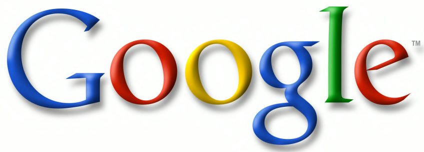
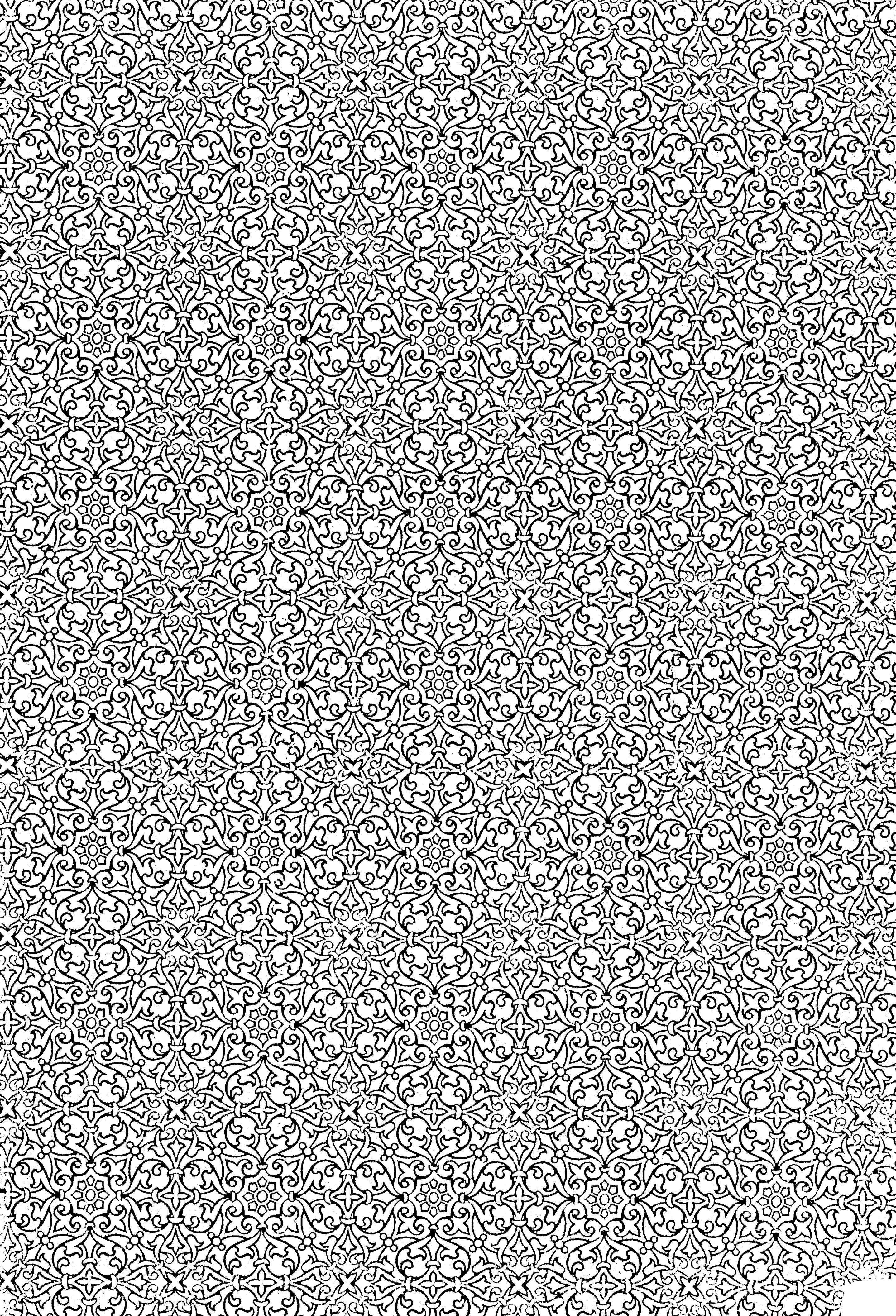






Illustrirtes
Deutsches Eisenbahn-Güterverkehrs-Heft
mit Berücksichtigung des Verkehrs nach dem Auslande.



Praktischer Rathgeber für Jedermann,
unentbehrlich für
alle Geschäftsleute und Gewerbetreibende, sowie zum Gebrauche an kaufmännischen und gewerblichen Lehranstalten.

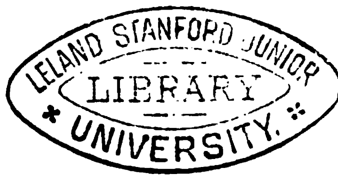
Mit 18 Formularen versehen, nebst einer Güter-Classification (vom 1. April 1895).

Dritte umgearbeitete und vermehrte Auflage.

Bearbeitet
von
Max Seiler,
Assistent der Königl. Preußischen Staatsbahn.



Zittau i. S.
Verlag der Pahl'schen Buchhandlung (A. Haase).
1895.



Buchdruckerei Haase & Voes in Zittau.

Vorwort zur dritten Auflage.

Da in noch nicht zwei Jahren zwei starke Auflagen des „Illustrirten deutschen Eisenbahn-Güterverkehrs-Heftes“ vergriffen sind, und die sehr günstigen Recensionen sowohl der Tages- als auch vor allem der Eisenbahnfachpresse mir ein Beweis gewesen sind, daß ein Bedürfniß für ein solches Buch vorhanden ist, und daß ich mit der Herausgabe desselben so ziemlich das Richtige getroffen habe, freut es mich, gerade zu einer Zeit, wo in dem inneren und äußeren Leben — speciell der größten deutschen Eisenbahn-Verwaltung — der Preußischen Staatsbahn eine gewaltige Aenderung zum Nutzen des verkehrstreibenden Publikums und der Beamten stattfindet, eine dritte Auflage meines Buches der Oeffentlichkeit übergeben zu können.

Soweit die organisatorischen Aenderungen der Eisenbahn-Verwaltungen auf den Inhalt des Buches Bezug haben, sind dieselben bei der Neuauflage berücksichtigt worden. Ebenso habe ich mich bemüht, durch Aenderungen und theilweise Ergänzungen der beiden ersten Auflagen den über dieselben abgegebenen Recensionen der Presse, und den verhältnißmäßig zahlreichen Zuschriften des Publikums, namentlich durch Aufnahme der Güter-Classification gerecht zu werden.

Hoffentlich nimmt die vorliegende dritte Auflage zur Freude meines Herrn Verlegers und zu der meinigen ein ebenso schnelles und gutes Ende wie die beiden ersten.

Max Seiler.

Inhalts-Verzeichniß.



1. Allgemeines.

Die Eisenbahn, eines der hauptsächlichsten Verkehrsmittel der Neuzeit, das berufen gewesen ist und jederzeit bleiben wird, auf wirthschaftlichem, politischem und sittlichem Gebiete die größten Umwälzungen hervorzurufen, ist merkwürdiger Weise bis jetzt eine Einrichtung geblieben, deren sich jeder Mensch bedient, deren Organisation, Betriebs- und Verkehrsbestimmungen aber mehr oder weniger der großen Masse des Volkes unbekannt sind. Es soll nicht Zweck der nachfolgenden Zeilen sein für bezw. gegen die mehr oder weniger zweckmäßigen Einrichtungen oder gemachten Verbesserungs-Vorschläge eine Lanze zu brechen, sondern vielmehr dem verkehrtreibenden Publikum einen kleinen Anhalt zu geben, welche hauptsächlichen Bestimmungen in der vom 1. Januar 1893 gültigen durch Nr. 41 des Reichsgesetzblattes von 1892 veröffentlichten Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands im täglichen wechselseitigen Verkehr der Eisenbahn und der Geschäftsleute in Anwendung kommen.

Bei der Aufgabe des Buches, in kurzer übersichtlicher Weise das an sich äußerst umfangreiche Gebiet des Eisenbahn-Verkehrsdienstes zu behandeln, ist es selbstverständlich nicht möglich gewesen, alle einschläglichen Bestimmungen erschöpfend zu erläutern, ebenso hat eine Aufnahme der verschiedenen Ausnahme-Tarife, der örtlichen Sonderbestimmungen ꝛc. wegbleiben müssen, um durch die Menge des Stoffes nicht die allgemeine Verwendbarkeit des Buches zu beeinträchtigen, zumal in jedem größeren Geschäft der Theil I des Eisenbahn-Gütertarifs, die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, das Gesetz über die Waarenstatistik zum ABC des Geschäftslebens gehören, mithin in diesen Geschäften auch vorhanden sein müssen.

2. Der Frachtbrief.

Jede Sendung muß von einem, von einer inländischen Eisenbahn-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Je nachdem die Beförderung als Eilgut (Schnellzugsgut) oder Frachtgut erfolgen soll, ist ein weißer bezw. ein am oberen und unteren Rande karminroth gestreifter Frachtbrief zu verwenden. Für Sendungen nach dem Auslande (über die Grenzen des deutschen Reiches hinaus) sind **internationale** Frachtbriefe zu verwenden, und zwar: Anlage A. Anlage B. Anlage C.

1. mit deutschem Vordruck:
   nach Oesterreich-Ungarn, Luxemburg, der deutschen Schweiz, Holland, Rumänien, Zimony (Semelin) transit.
2. mit deutsch-französischem Vordruck:
   nach Belgien, Frankreich, der französischen Schweiz, den orientalischen Eisenbahn-Stationen;
3. mit deutsch-französisch-italienischem Vordruck:
   nach Italien;
4. mit deutsch-russischem Vordruck:
   nach Rußland, Sosnovice (Warschau-Wiener Eisenb. und Jwangorod-Dombrovaer Eisenb.).

Sogenannte **Verbands-Frachtbriefe** sind zu verwenden:

5. deutsch-dänische Frachtbriefe:
   nach Dänemark;
6. deutsch-serbische Frachtbriefe:
   nach Serbien;
7. deutsch-bulgarische Frachtbriefe:
   nach Bulgarien;
8. deutsch-schwedische Frachtbriefe:
   nach Schweden und Norwegen;
9. deutsche Levante-Frachtbriefe:
   im Verkehr über Hamburg seewärts nach den Binnenstationen der orientalischen und bulgarischen Bahnen, nach den Levante-Häfen.

Der ausgefertigte und Seitens der Eisenbahn abgestempelte Frachtbrief ist nach dem Handelsgesetz eine Urkunde, und hat dementsprechend die Ausfertigung, Behandlung ꝛc. der Frachtbriefe entsprechend anderen Urkunden stattzufinden. Alle Angaben im Frachtbriefe sind mit Tinte in leserlicher deutscher oder lateinischer Schrift einzutragen oder einzudrucken. Die Anwendung anderer Schriftzeichen ist unzulässig. Im internationalen Verkehr ist die Anwendung lateinischer Schriftzeichen unbedingt erforderlich. Rasuren oder Ueberklebungen sind unzulässig. Bei Vornahme von Aenderungen genügt es, das Falsche wegzustreichen und das Richtige darüber oder darunter zu setzen. Der Versender haftet für die Richtigkeit sämmtlicher Angaben des von ihm oder in seinem Namen von seinen Leuten unterschriebenen Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

3. Die Ausfüllung des Frachtbriefformulars.

a.* Adresse. Der Frachtbrief hat an eine bestimmte Person oder Firma zu lauten. Name und Wohnort des Empfängers muß so deutlich geschrieben und angegeben sein, daß Verwechselungen ausgeschlossen sind. Bei Sendungen nach größeren Städten oder bei häufig vorkommenden Familiennamen ist die Angabe des Vornamens, des Standes und der Wohnung nothwendig. Adressen an Dominien, Zechen, Hüttenwerke, Gasthäuser sind auch ohne Beifügung der Namen der Besitzer statthaft. Frachtbriefe, welche an die Güter-Abfertigungsstelle der Empfangsstation gerichtet sind,

* Ueber die praktische Anwendung des Textes vergl. die bezl. Zahlenangaben in dem deutschen Eilgut-Frachtbriefe. Anlage A.

können zurückgewiesen werden. Unbestimmte Adressen, z. B. „an Ordre" oder „an den Vorzeiger des Frachtbrief-Duplicats", oder an Herrn N. N. vermittelst des Herrn P. P. sind ausgeschlossen. Bei Sendungen nach Rußland ist die Angabe der Straße und Hausnummer des Empfängers erforderlich, widrigenfalls die Sendung die Grenze nicht passiren darf.

b. Station. Als Ort der eisenbahnseitigen Ablieferung der Sendung gilt die vom Versender bezeichnete Bestimmungsstation. Bei der großen Menge gleichnamiger Stationen sind zur Vermeidung von Verwechselungen nähere Bestimmungen nach der geographischen oder politischen ꝛc. Lage erforderlich; z. B.:

Neustadt a. d. S(aale) oder Bayrische Staats-B.;
Neustadt a. d. Hardt oder Pfälzische Eisenb.;
Neustadt O/S. (Oberschlesien) oder an der Neiße oder **K. E. D. Kattowitz**;
Neustadt i/Mecklenburg;
Friedeberg a/Queis;
Friedeberg i. d. Neumark ꝛc.

Frachtbriefe, welche nur den Wohnort des Empfängers, nicht aber die Eisenbahnstation, bis zu welcher die Beförderung verlangt wird, enthalten, werden nicht angenommen. Z. B. genügt die Adresse: Herrn C. G. Ehrlich in Rohnau nicht, sondern dieselbe muß lauten: Herrn C. G. Ehrlich in Rohnau, Station Hirschfelde.

bb. Die Vorschrift der Eisenbahn, an welcher die Bestimmungsstation liegt, ist nur bei Verwendung internationaler Frachtbriefe unbedingt erforderlich, bei Verwendung von deutschen Frachtbriefen nur dann, wenn dieselbe als nähere Bezeichnung der Station gelten soll, oder wenn der Versender bei Mitbewerbs-(Concurrenz)stationen den Transport nach einem bestimmten Bahnhofe verlangt; z. B.:

Station Zittau i/Sa. oder
„ Zittau der **Kgl. Preuß.** Staats-Bahn
oder „ „ „ „ Sächs. „ „

c. Transportweg. Die Angabe des Transportweges ist bei gewöhnlichen Frachtgutsendungen unzulässig, indem die Eisenbahn gesetzlich gezwungen ist, den nach den Tarifen billigsten und schnellsten Beförderungsweg zu wählen. Bei Eilgütern und eilgutmäßig zu befördernden Gütern, ferner bei Sendungen, welche einer zoll- und steueramtlichen Abfertigung unterliegen, kann der Absender den Weg, über welchen das Gut befördert, bezw. die Station, auf welcher die zoll- oder steueramtliche Abfertigung vorgenommen werden soll, vorschreiben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, derartige Leitungs-Vorschriften zu beachten.

d. Wagennummer, Eigenthums-Merkmal. Für den Fall der Selbstverladung von Wagenladungsgütern hat der Absender vor Abgabe des Frachtbriefes in der linken oberen Ecke desselben, an der dazu bestimmten Stelle, die Wagennummer und das Eigenthums-Merkmal des zur Verladung verwandten Eisenbahn-Wagens einzutragen.

e. Signatur. Für die Signirung der Güter empfiehlt es sich, Buchstaben und Zahlen zu verwenden, z. B. G. M. 5345, oder das Gut mit der Adresse des Empfängers zu beschreiben oder zu bekleben. Ebenso kann die Eisenbahn verlangen, daß alle Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, widrigenfalls Seitens der Eisenbahn gegen Erhebung einer Signirgebühr von 0.05 Mark pro Stück die Bezeichnung amtlich vorgenommen wird. Selbstverständlich hat die Signatur des Gutes mit den bezl. Angaben des Frachtbriefes genau übereinzustimmen.

f. Art der Verpackung. Als Art der Verpackung sind im Frachtbriefe die genauen Bezeichnungen: Faß, Sack, Korb, Kiste, Harasse, Kasten, Ballen, Ballon zu wählen. Die Verwendung der allgemeinen Bezeichnung „Kollo" oder „Kolli" ist unzulässig. Die Güter selbst können entweder unverpackt, theilweise verpackt oder vollständig verpackt aufgeliefert werden. In den beiden ersten Fällen ist die Eisenbahn berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung der letzteren anerkennt, und bei der Versandstation hierüber eine besondere schriftliche Erklärung hinterlegt. (Näheres s. unter Revers 4 f.) Werden die Güter verpackt aufgeliefert, so hat die Beschaffenheit der Umhüllung eine durchaus gute und genügend widerstandsfähige zu sein. Fässer mit Flüssigkeiten dürfen nicht lecken; Fässer mit Most und nicht vergohrenem Wein oder gährendem Fruchtsaft dürfen nicht fest verschlossen sein, sondern müssen den Austritt der Luft gestatten (Mostpfeifen). Leere Fässer und dergl., welche mit beizenden, ätzenden, scharfen oder übelriechenden Flüssigkeiten gefüllt gewesen sind, müssen äußerlich trocken und ordentlich verschlossen sein.

Gefüllte Säcke müssen mit Stricken (nicht Strohseilen) an der Blume (Kropf) fest zusammengebunden sein, und haben Holz- oder Papptafeln zu tragen, auf welchen die Bestimmungsstation angegeben ist.

Unverpackte Gegenstände von Metall ꝛc. dürfen nicht frisch gelheert sein oder kleben. Glasballons, Flaschen oder Kruken mit Flüssigkeiten müssen in Körben in Heu oder Stroh verpackt stehen, daß sie vor dem Umfallen geschützt sind. (Eilgutmäßige Beförderung wird nur ausnahmsweise gestattet, und zwar nur auf kurze Entfernungen.)

Cigarren- oder Fleischsendungen, letztere jedoch nur soweit sie nicht in dauerhaften Kisten, Fässern ꝛc. aufgeliefert werden, müssen in versiegelten oder plombirten Emballagen verpackt sein. (Abdruck des Siegels bezw. Vermerk der Plomben im Frachtbriefe.)

Bessere Sorten Papier, Bücherballen, Tapeten, feines Leder müssen mit Packleinwand umhüllt sein, Nähmaschinen und andere feine Maschinen, Bilder, Spiegel, Tischplatten müssen in Kisten oder Verschlägen verpackt sein.

An Kisten, Ballen und Fässern dürfen Nägel, Eisenbeschläge, Bandeisen, Reifen und dergl. nicht so verwandt sein, daß Beschädigungen von damit hantirenden Personen, oder zugeladenen anderen Gütern verursacht werden.

g. Inhalt. Die Inhaltsangabe im Frachtbrief muß sich möglichst an die handelsgebräuchlichen bezw. an die in der Güterclassification angegebenen Benennungen anschließen. Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in ein und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen. Bei Sendungen nach dem Auslande ist die Inhaltsbezeichnung möglichst mit der Waarenbezeichnung des Gesetzes vom 20. Juli 1879, betr. die Statistik des Waarenverkehrs ꝛc., in Uebereinstimmung zu bringen.

Häufig vorkommende, aber unzulässige Inhaltsangaben sind z. B. folgende: Effecten — Reiseeffecten — Chemicalien — künstliche Düngemittel — Kaufmannsgut — Meßgut — Steuergut — ätherische Oele — Theerabfall — Arzeneimittel — Kalisalze.

Zulässige Declarationen, obgleich nur allgemeine Bezeichnungen enthaltend, sind z. B. folgende: Sammelgut — Droguen — chemische Präparate, sofern im Frachtbriefe die Erklärung abgegeben wird, daß die Sendung keine Güter enthält, welche nach § 50 der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, und deren Zusammenladen mit anderen Gütern nicht gestattet ist. (Feuergefährlich — selbstentzündlich.)

Bei **Holzwaaren** ist die Angabe, ob dieselben gefärbt oder ungefärbt, roh oder bearbeitet sind, erforderlich, wegen event. Anwendung der für rohe, ungefärbte Waaren bestehenden Ausnahmetarife. Desgleichen ist bei Eisen- und anderen Metallwaaren die Angabe erforderlich, ob dieselben grob oder fein gearbeitet sind.

Sofern die Vorderseite des Frachtbriefes für die Beschreibung der Güter nicht ausreicht, kann die **entsprechende** Rückseite des Frachtbriefes benutzt werden (mit Ausnahme der internationalen Frachtbriefe), bezw. sind im Formate des Frachtbriefes besondere mit dem Namen des Absenders zu unterschreibende Blätter fest dem Frachtbriefe anzuheften. Jedenfalls hat aber auf der Vorderseite des Frachtbriefes die Angabe des Inhaltes und des Gesammtgewichtes der Sendung sich zu befinden, z. B.:

G. G.	1/40	40	unverpackte verschiedene grobe Eisenwaaren . .	kg	1380,
„	41/55	15	Stück rohe Holzstäbe	„	85,
„	56/60	5	Pack Leinenplanen	„	120,
„	61	1	Sack Stricke	„	60,
		61	Stück	kg	1645.

Oder M. S. 1/45. 45 Stück Umzugsgut 1470 kg. Specification auf umseitigem Verzeichniß oder laut Anhang.

Weitere zulässige Inhaltsangaben sind noch: Kurzwaaren — Manufacturwaaren — Umzugsgut — Hausgeräthe — Schnittergut ꝛc.

h. Gewicht. Aenderungen der Gewichtsangaben werden nur zugelassen, wenn sie in Worten wiederholt sind und wenn denselben die Unterschrift des Absenders beigesetzt ist. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe (auf Verlangen in Gegenwart des Auflieferers) unentgeltlich festzustellen. Einem ausdrücklichen Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist es gleich zu achten, wenn bei Wagenladungsgütern der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat. Als Gewicht des Wagens wird das an demselben angeschriebene Eigengewicht angenommen. Verlangt der Versender eine specielle Gewichtsermittelung (Tarirung) des Wagens, so hat die Eisenbahn gegen Erstattung von 0.50 Mark diesem Verlangen stattzugeben, sofern dies nach Lage der Zeit- und Bahnhofs-Verhältnisse möglich ist. Bei Selbstverladung hat der Absender darauf zu achten, daß das an dem Wagen vermerkte Ladegewicht keinesfalls um mehr als 5 % überschritten wird, und zwar unter Berücksichtigung des Umstandes, daß gewisse Güter während des Transportes durch Witterungseinflüsse an Gewicht zunehmen. (Stroh, Heu, Kohlen, Erde, Sand ꝛc.)

i. Sonstige zulässige Erklärungen. In dieser Colonne sind die dem Frachtbriefe beigegebenen zulässigen Anlagen aufzuführen, für die Verzollung oder die polizeiliche Prüfung wichtige Vermerke anzubringen, z. B. die Vorschrift der Station, auf welcher die Verzollung gewünscht wird. Ferner der Vermerk über event. Hinterlegung eines Reverses, die Inanspruchnahme eines Ausnahmetarifes, der Antrag, die Beförderung der Sendung als Schnellzugsgut vorzunehmen. Abdrücke des Siegels bei Cigarren- ꝛc. Sendungen. Nähere Beschreibung angelegter Privatplomben.

Besondere Vorschriften über die Verladungs- und Beförderungsweise, z. B. „Tonnen aufrecht stellen", oder „Gut vor Sonne zu schützen", „Gut auf einer Station vor der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation auszuladen" haben für die Eisenbahn keine Gültigkeit.

k. Interesse-Declaration. Die Lieferfrist der Eisenbahn beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbriefes folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn bahnlagernd gestellte Güter oder solche, deren Empfänger sich die Benachrichtigung über den Eingang verbeten haben, zur Abnahme bereit gestellt sind. Bei anderen Gütern, sofern solche durch den bahnamtlich bestellten Spediteur zugeführt, oder Falls eine solche Zuführung verbeten ist, sofern schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft zur Post gegeben oder auf andere Weise (durch Boten, Telephon ꝛc.) dem Empfänger wirklich zugestellt ist.

Die Lieferfristen betragen:

a) Für Eilgut:
   1. Expeditionsfrist 1 Tag;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag.

b) Für Frachtgut:
   1. Expeditionsfrist 2 Tage;
   2. Transportfrist bis 100 km 1 Tag, bei auch nur angefangenen weiteren 200 km 1 Tag.

Ist der auf die Auslieferung des Gutes folgende Tag ein Sonn- oder Festtag, so beginnt bei Frachtgut die Lieferfrist 24 Stunden später. Ebenso läuft bei Frachtgut die Lieferfrist erst am folgenden Werktage ab, sofern der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag ist. Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so greifen bei event. Transportverzögerungen, bei Verlust oder Beschädigungen des Gutes die unter lf. Nr. 7 aufgeführten Ansprüche gegen die Eisenbahn-Verwaltung Platz. Für diese Declaration des Interesses, welche auf dem Frachtbriefe in Buchstaben einzutragen ist, wird eine Gebühr erhoben, und zwar beträgt der auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag fünf vom Tausend der declarirten Summe für je angefangene 200 km Entfernung.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennige.

Z. B. würden auf eine Entfernung von 240 km 100 Mark Interesse-Versicherung kosten:

$$100 \times 0{,}50 \times 2 = 1 \text{ Mark};$$

auf eine Entfernung von 580 km 60 Mark:

$$60 \times 0{,}50 \times 3 = 90 \text{ Pfennige}.$$

l. Nachnahme. Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe seines Werthes mit Nachnahme zu belasten, mit Ausnahme derjenigen Güter, welche dem Francatur-Zwange unterliegen. Die Nachnahmen sind in Buchstaben an der dafür vorgesehenen Stelle im Frachtbriefe einzutragen. Für aufgelegte Nachnahmen wird Seitens der Eisenbahn eine Provision berechnet, welche bei Beträgen bis zu 100 Mark 1 %, bei Beträgen über 100 Mark für die ersten 100 Mark 1 %, für überschießende Beträge ½ % beträgt. Angefangene Mark der Nachnahme werden für voll gerechnet. Mindestens werden 10 Pfennige erhoben. Provisionsfrei sind von der Eisenbahn nachgenommene Frachten, tarifmäßige Nebengebühren (Frachtbrief, Wäge-, Signir-, Lade-, Krahngeld, Portokosten, Zollabfertigungsgebühren, Rollgelder des Bahnspediteurs). Findet Rücksendung eines mit Nachnahme belasteten von dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger nicht angenommenen Gutes auf Anweisung des Absenders statt, so hat eine nochmalige Erhebung einer Nachnahme-Provision zu unterbleiben. Als Beweis für die Auflegung der Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief oder das Frachtbrief-Duplicat oder der unentgeltlich auszustellende Nachnahmeschein.

Baarvorschüsse können nach Ermessen des abfertigenden Beamten bis zu Höhe des Werthes des Gutes sofort gezahlt werden. Die Zahlung der Nachnahmen erfolgt gewöhnlich nach vierzehn Tagen, bei Beförderungsstrecken über 1000 km jedoch erst nach drei Wochen.

Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage (mindestens muß die nachträglich aufzulegende Nachnahme 3 Mark betragen), Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme muß, sofern das Gut muthmaßlich auf der Bestimmungsstation noch nicht ausgeliefert ist, unter Vorlage des etwa ausgestellten Duplicat-Frachtbriefes oder Aufnahmescheines stattgegeben werden. Ein diesbezüglicher Antrag ist Seitens des Versenders bei der Versandexpedition auf Grund
Anlage D. eines auszufüllenden Formulars anzubringen.

Nachnahmen an Reichs- und Staatsbehörden sind im Frachtbriefe stets zu specificiren (d. h. nach ihrer Zusammensetzung getrennt anzuführen).

Außer dem Absender (Unterschreiber des Frachtbriefes) darf Niemand ein Gut mit einer Nachnahme belasten.

m. Francatur-Vermerk. Die Frachtgebühren können vom Absender auf der Versandstation gezahlt oder vom Empfänger auf der Empfangsstation eingehoben werden. Bei Gütern, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind (Eis, Hefe, Seeschalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, oder welche wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, gebrauchte Körbe, Kisten, Ballons in Körben, frisches Obst [in der Zeit vom October bis April]), muß auf Verlangen die Fracht bei der Aufgabe entrichtet werden. Für den Fall, daß auf der Versandstation die gesammte Fracht nicht bestimmt werden kann, ebenso bei Zollfrancaturen und „Franco Haus" gestellten Gütern kann die Hinterlegung des ungefähren Betrages verlangt werden. Die Abrechnung erfolgt nach entgültiger Feststellung der entstandenen Kosten.

Unter „Frei" wird verstanden die Fracht einschließlich des Zuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung, der Nachnahme-Provision, sowie aller Nebenkosten, welche bestimmungsgemäß auf der Versandstation entstehen bezw. zur Verrechnung kommen müssen. Kosten, welche etwa während des Transportes entstehen (Zoll-, Reparatur-, Futterkosten) fallen nicht unter den Begriff „frei". Will der Versender mehr oder weniger franciren, als unter dem Begriff „frei" zu verstehen ist, so ist dies bestimmt im Frachtbriefe auszudrücken, z. B. „frei Zoll", „frei einschließlich Zoll", „frei Haus" (bis zur Behausung des Empfängers).

Es ist gestattet, einen beliebigen Theil der Fracht auf der Versandstation zu zahlen oder die Fracht bis zu einer auf dem Beförderungswege belegenen Station zu bezahlen. Z. B. für einen Transport von 580 kg Frachtgut von Zittau nach Berlin wird durch den Vermerk „frei" die Fracht von 16 Mark 50 Pfennigen in Zittau bezahlt. Durch den Vermerk „frei Station Cottbus" wird in Zittau bezahlt 9 Mark 30 Pfennige, in Berlin 7 Mark 20 Pfennige; „frei 6 Mark 30 Pfennige" wird in Zittau bezahlt 6 Mark 30 Pfennige, in Berlin 10 Mark 20 Pfennige.

Soll eine unfrankirt aufgegebene Sendung nachträglich frankirt werden, so ist unter Vorlage des event. ausgestellten Duplicat-Frachtbriefes oder Aufnahmescheines bei der Versandstation ein bezüglicher Antrag zu stellen.

n. Frachtbrief-Duplicat, Aufnahmeschein. Verlangt der Versender ein Frachtbrief-Duplicat oder einen Aufnahmeschein, so ist auf dem Frachtbriefe in der linken untern Ecke der bez. Vordruck mit „ja" auszufüllen. Das Duplicat oder der Aufnahmeschein haben wörtlich mit dem Original-Frachtbriefe übereinzustimmen. Die sogenannten Aufnahmebescheinigungsbücher, welche auch zugelassen sind, haben nicht die gesetzliche Bedeutung eines Frachtbrief-Duplicates oder eines Aufnahmescheines, ebensowenig wie die Frachtbrief-Duplicate die Bedeutung eines Original-Frachtbriefes haben. Die Ertheilung eines Duplicates findet nur statt, wenn der Original-Frachtbrief mit vorgelegt wird, ebenso sind alle Aenderungen bez. der Bestimmung des Gutes rc. nach Abgabe des Frachtbriefes nur zulässig, sofern das event. ausgestellte Frachtbrief-Duplicat oder der Aufnahmeschein zur Vorlage gebracht sind.

Bei der Aufgabe von Sendungen mit internationalen Frachtbriefen muß mit diesen das zugehörige Frachtbrief-Duplicat in jedem Falle, also auch dann, wenn vom Absender die Ertheilung eines Duplicates nicht verlangt wird, vorgelegt werden.

Für Frachtbrief-Duplicate wird die Beschaffenheit des verwendeten Papieres freigegeben, sofern sie durch den Aufdruck „Frachtbrief-Duplicat" zu Original-Frachtbriefen unbenutzbar gemacht werden.

o. Unterschrift. Jeder Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders tragen und zwar muß dieselbe bestehen aus seinem Namen oder seiner Geschäftsfirma, bei Privatleuten ist auch die Angabe der Wohnung — namentlich in größeren Städten — erwünscht bezw. nothwendig. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden. Der Firmeninhaber hat lediglich die Firma, der Procurist neben der letzteren den sein Verhältniß zu derselben kennzeichnenden Vermerk ppa. = per procura und seinen Namen, der Handlungsbevollmächtigte dagegen seinen Namen mit dem Vermerk: als Bevollmächtigter der Handlung N. N. zu unterzeichnen. Die Frachtbrief-Unterzeichnung „für" (pro oder per) N. N. ist nicht als genügend anzuerkennen. Alle geschriebenen Unterschriften sind absolut deutlich leserlich zu vollziehen und so genau, daß ohne Schwierigkeiten die Auffindung der Absender möglich ist.

Die Unterschriften müssen also folgende Fassung haben:

1. Zittauer Maschinenfabrik und Eisengießerei.
2. Theodor Wünsch, Kgl. Preuß. Bahnspediteur,
   ppa. Adolph Wünsch.
3. L. Schmelzers Dampfziegelei,
   als Bevollmächtigter
   Fürstenberg.
4. Friedrich Schneider, Sattlermeister,
   Leipzig-Reudnitz, Lindenstraße 13.

Schreibunkundige machen statt der Namensunterschrift ihre Handzeichen, welche von einer dritten Person zu beglaubigen sind.

p. Vermerke auf der Rückseite des Frachtbriefes. Es ist gestattet, auf die Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken. Ebendaselbst können auch die nachstehenden nachrichtlichen Vermerke für den Empfänger:

Von Sendung des Herrn N. N.
Zur Verfügung des Herrn N. N.
Zur Weiterbeförderung an Herrn N. N.
Versichert bei N. N. (etwaige Stempel von Versicherungsgesellschaften)

mit dem ausdrücklichen Zusatze:

„Ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn"

angebracht werden.

Der Firmen-Aufdruck darf nur aus der Benennung der Firma und zwar in der im Handels-Register eingetragenen Form, der Angabe etwaiger Titel (Hoflieferant, Hofspediteur), sowie des Wohnsitzes des Absenders bestehen. Anpreisende Zusätze, wie Geschäftsempfehlungen, Angabe des Besitzes von Preismedaillen u. s. w. sind unzulässig.

Sofern die Vorderseite des Frachtbriefes für die Inhaltsangabe nicht ausreicht, kann die Rückseite verwandt werden (vergl. 2 g).

4. Beilagen zum Frachtbriefe.

Die sämmtlichen den Frachtbriefen beigegebenen zulässigen Begleitpapiere — seien sie steueramtlicher oder polizeilicher Art — müssen speciell im Frachtbriefe und zwar in den deutschen Frachtbriefen in der Rubrik

„Sonstige zulässige Erklärungen",

in den internationalen Frachtbriefen in der Rubrik

„Erklärungen wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen Behandlung ꝛc."

namentlich aufgeführt sein, widrigenfalls in Verlustfällen die Eisenbahn eine Haftung dafür nicht übernimmt.

a. Zoll- und Steuerdeclarationen. Das deutsche Reich — ausgenommen einzelne Theile von Preußen und Baden, sowie die Freibezirke von Hamburg, Bremen, Geestemünde, Bremerhaven und Brake, die sogenannten Zollausschlüsse — bildet ein einheitliches Zollgebiet (Art. 33 der Reichsverfassung) und ist mithin bei Beförderung von Gütern innerhalb der Reichsgrenzen im Allgemeinen eine Beigabe von Steuerpapieren ꝛc. nicht erforderlich, ausgenommen im „kleinen Grenzverkehr".

Dagegen müssen für das Zollausland und die Zollausschlüsse, in welche Waaren eingeführt werden sollen, und wobei sie der fremdländischen zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, in der Regel die zur Anmeldung und näheren Bezeichnung an der Grenze nöthigen Zolldeclarationen den Frachtbriefen und zwar je nach besonderer Vorschrift einfach oder in mehrfacher Ausfertigung, und nach den für jedes Land besonders vorgeschriebenen Mustern von dem Versender beigegeben werden. Anlage E. Anlage F. Anlage G.

[Nach Rußland sind Declarationen nicht erforderlich, vielmehr dient als solche die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes, welche demgemäß als „Zolldocument" (nicht Duplicat) zu bezeichnen ist.]

Die Angaben in den Zolldeclarationen müssen genau mit denen des Frachtbriefes übereinstimmen, und ist besonders darauf zu achten, ob die Angaben der Stückzahl, des Gewichtes oder Maaßes oder des Werthes des Gutes für die Verzollung in Frage kommen. —

Die Declarationen müssen mit Tinte leserlich und möglichst mit lateinischen Buchstaben geschrieben sein. Abänderungen und Rasuren, sowie allgemeine Bezeichnungen des Waaren-Inhaltes und der Verpackungsart sind unzulässig. Die Declarationen müssen sich auf alle Theile der Sendung — zollpflichtige sowie zollfreie — erstrecken.

b. Anmeldescheine, statistische. Nach dem Gesetz über die Statistik des Waarenverkehrs mit dem Auslande sind sogenannte Anmeldescheine den für das Ausland bestimmten Sendungen beizugeben. Dieselben zerfallen in vier Arten und zwar:

a) für die Einfuhr weiße;
b) für die Ausfuhr grüne; Anlage H.
c) für die Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet gelbe;
d) für den Inlandsverkehr mit Berührung des Zollauslandes rothe.

Den Mustern entsprechend ist bei der Einfuhr das Land der **Herkunft** (dasjenige Land, aus dessen Gebiete die Versendung erfolgt ist), bei der Ausfuhr das Land der Bestimmung (dasjenige, wohin die Versendung **schließlich** gerichtet ist) und bei der Durchfuhr sowohl das **Herkunfts-** als das **Bestimmungsland** anzugeben.

Nach erfolgter Ausfüllung des statistischen Scheines ist derselbe mit Ort und Datum der Ausstellung und der Unterschrift (nicht Stempelabdruck oder Vordruck der Firma) des Ausstellers zu versehen.

Ist der Absender der für das Ausland bestimmten Waaren ein Spediteur, so ist von ihm außer dem Anmeldeschein eine mit demselben **wörtlich** übereinstimmende Erklärung beizubringen. Anlage J.

Die zu entrichtende und auf dem Anmeldescheine in statistischen Marken anzubringende Gebühr beträgt für die in demselben Anmeldescheine oder derselben Declaration aufgeführten Waaren:

1. wenn die Güter ganz oder theilweise verpackt sind: für je 500 kg = 0,05 Mark,
2. wenn dieselben unverpackt sind: für je 1000 kg = 0,05 Mark,
3. für Kohlen, Koaks, Torf, Holz, Getreide, Kartoffeln, Erze, Steine, Salz, Roheisen, Cement, Düngemittel, Rohstoffe zum Verspinnen und andere Massengüter in Wagenladungen — verpackt oder unverpackt — für je 10000 kg = 0,10 Mark.

Die statistische Gebühr wird bei verpackten Waaren, sofern das Nettogewicht angegeben ist, nach diesem, andernfalls nach dem Bruttogewicht berechnet.

Sind die Sendungen von Steuerpapieren begleitet (Begleitschein I, II), so bedarf es der Beigabe von Anmeldescheinen nicht.

Ebenso sind Retourwaaren, Waaren, welche der Verzollung im Auslande unterlegen haben, alle Umzugseffecten als gebrauchte Kleidungsstücke, Hausgeräthe, Handwerkszeug ꝛc., Emballagen, welche zwecks Füllung die Grenze überschreiten oder leer zurückkommen, Musterkarten, Muster ꝛc. von der statistischen Gebühr befreit.

c. Identitäts-Nachweise. Sollen die zum Transport über die Grenzen verwandten Fässer, Kisten, Körbe, Säcke Ladeutensilien ꝛc. in leerem Zustande wieder nach dem Inlande zollfrei eingeführt werden, ist es nothwendig, daß dieselben vor dem Ausgange dem Grenzabfertigungsamte oder dem event. am Orte der Versendung befindlichen Zoll- oder Steueramte behufs Ausfertigung sogenannter Identitäts-Nachweise auf dem die Sendung auf dem Hinwege begleitenden Frachtbriefe **vorgeführt** werden.

d. Reblausatteste. Zur Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit haben: das Deutsche Reich, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Portugal, die Schweiz, Belgien, Luxemburg, die Niederlande, Serbien, Italien, Spanien und Rumänien eine Reblauskonvention geschlossen, auf Grund welcher sie sich gegenseitig verpflichten, den Eintritt von Pflanzensendungen über bestimmte Grenzzollämter zu gestatten, sofern die Transporte von sogenannten Reblausattesten begleitet sind. Anlage K.

Fehlen diese Atteste, bezw. sind sie unvollständig ausgefertigt, bleiben die Pflanzensendungen an der Grenze liegen bis zum Eingange bezw. der Berichtigung der Atteste oder es findet eine amtliche Vernichtung der Pflanzen und Emballagen durch Verbrennung statt. Neben diesem amtlichen Atteste hat der Versender auch noch eine Erklärung abzugeben, welche sich auf Ursprung und weitere Bestimmung der Sendung bezieht. Anlage L.

e. Wildscheine. Wer Wild durch die Eisenbahn versendet, hat den rechtmäßigen Erwerb desselben durch Beibringung eines vom Inhaber der Jagd oder dessen berechtigtem Vertreter ausgefertigten und amtlich beglaubigten Wildscheines zu erbringen. Die Wildscheine werden für eine bestimmte Gültigkeitsdauer mit der Berechtigung der einmaligen Verlängerung ausgestellt. Die Prüfung der Scheine hat lediglich am Orte der Aufgabe der Wildsendung nach Maaßgabe der daselbst geltenden polizeilichen Bestimmungen stattzufinden. Anlage M.

f. Revers — General-Revers. Wird Gut mit Mängeln in der Verpackung oder unverpackt aufgeliefert, ungeachtet daß seiner Natur nach hierdurch Verlust oder Beschädigungen auf dem Transporte eintreten können, so hat der

Anlage N. Versender diese Mängel in der Verpackung durch Ausfüllung eines von ihm zu unterschreibenden Reverses, auf den im Frachtbriefe Bezug genommen sein muß, anzuerkennen.

Auf besonderen Wunsch solcher Absender, welche mehrfach gleichartige Güter mit denselben Mängeln in der Verpackung oder ohne Verpackung aufgeben, ist die Niederlegung einer allgemeinen Erklärung (General-Revers) an Stelle der einzelnen Erklärungen zulässig, jedoch muß auch in diesem Falle im Frachtbriefe jedesmal speciell auf die Hinterlegung der allgemeinen Erklärung hingewiesen werden. Anlage O.

Die bezüglichen Vermerke im Frachtbriefe haben zu lauten:

„Mangelhaft verpackt laut Revers vom heutigen Tage."

oder: „Unverpackt laut General-Revers Nr. 28 vom 25./3. 93."

g. Zeichnungen — Facturen. Zwecks richtiger Verzollung ist in einzelnen Verkehren die Beibringung von Zeichnungen und Rechnungen erforderlich.

Anlage P. **h. Ursprungs-Zeugnisse.** In einzelnen Verkehren ist die Beibringung von Zeugnissen über den Ursprung (Herstellung) der Waaren erforderlich.

i. Uebergangsscheine sind erforderlich für:

1. Bier nach Bayern, Elsaß-Lothringen, Württemberg, der Pfalz;
2. Branntwein nach Deutsch-Oth und Redingen;
3. Wein (auch Obstwein) nach Baden und Württemberg;
4. Malz nach Bayern und Württemberg.

5. Dispositionsertheilung und nachträgliche Dispositionen.

a. Verfügungsrecht des Empfängers. Die auf einer Station eingegangenen Wagenladungsgüter werden dem Empfänger mittelst Boten, der Post, des Telephons oder telegraphisch avisirt, je nach den localen Verhältnissen bezw. den besonderen Vereinbarungen. Stückgüter (mit Ausnahme der bahnlagernd gestellten und der Steuergüter) werden dem Bahnspediteur zur Abrollung überwiesen. Anlage Qu. Will Jemand seine Güter selbst abholen oder auf andere Weise als durch den Bahnspediteur zugeführt haben, so hat er einen bezüglichen Antrag bei der Empfangsexpedition zu stellen. Auf Ansuchen muß die Unterschrift amtlich beglaubigt werden, und sind im Bereiche des Preußischen Staates diese Vollmachten mit dem gesetzlichen Stempelbetrage von 1,50 Mark zu versehen. Der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger hat vor der Einlösung desselben kein Recht auf das an ihn gerichtete Gut, mithin ist auch die Besichtigung der Waare oder die Entnahme von Proben 2c. nicht zulässig.

b. Verfügungsrecht des Absenders. Der Absender allein hat das Recht, Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte bezw. auf einer anderen Station ausgeliefert werden soll. Einem solchen Ansuchen wird nur stattgegeben, wenn der Absender den etwa ausgestellten Duplicat-Frachtbrief oder Aufnahmeschein bei der Versand-Expedition vorlegt und sich schriftlich verpflichtet, die Eisenbahn für alle entstehenden Kosten und Weiterungen schadlos zu halten, selbst dann, wenn eine Ausführung der nachträglichen Disposition von der Eisenbahn zwar versucht, den Umständen nach aber nicht mehr möglich gewesen ist, auszuführen. Anlage R. Nachträgliche Anweisungen des Absenders, welche nicht durch Vermittelung der Aufgabestation gegeben werden, bleiben unbeachtet.

Wird bereits aufgeliefertes Gut auf der Verstandstation zurückverlangt, so ist ein Reugeld von 0,20 Mark pro 100 kg zu zahlen.

Ein Anhalten von Stückgütern auf einer Unterwegsstation wird in den seltensten Fällen möglich sein, weil mit Bestimmtheit fast nie wird zu ermitteln sein, wo sich das Gut gerade befindet.

Für den Fall der möglichen Anhaltung des Gutes wird gleichfalls Reugeld erhoben, welches neben der tarifmäßigen Fracht für die vom Gute zurückgelegte Bahnstrecke und etwaigen Ladekosten und Lagergeldern gleichfalls für 100 kg 0,20 Mark beträgt, höchstens jedoch die Hälfte der Fracht für die vom Gute noch nicht durchlaufene Strecke.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation der Frachtbrief dem Empfänger bezw. dem gesetzlich zur Empfangnahme berechtigten Dritten übergeben worden ist.

Ueber Nachnahme und Francatur-Dispositionen siehe Nr. 3 l bezw. 3 m.

6. Tarifvorschriften.

I. Grundsätze der Frachtberechnung.

Die Fracht wird nach Kilogrammen und zwar von 10 zu 10 kg steigend mit einem Mindestgewicht von 20 kg berechnet.

a. Eilgut. Die Eilgutsätze betragen das Doppelte der gewöhnlichen Frachtgutsätze; als Mindestbetrag pro Frachtbriefsendung werden 0,50 Mark erhoben. Eilgut in Wagenladungen wird zu den doppelten Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B befördert.

b. Schnellzugsgut. Die Frachtberechnung erfolgt durch Verdoppelung des Eilgutsatzes. Als Mindestbetrag wird pro Frachtbriefsendung 1 Mark erhoben.

c. Frachtgut. a) Stückgut. Als Mindestbetrag werden pro Frachtbriefsendung 0,30 Mark erhoben.

Zu der 2. (ermäßigten) Stückgutclasse werden folgende Artikel befördert:

1. Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation (soweit sie überhaupt als Stückgut befördert werden);
2. Feueranzünder aus Sägemehl, Torf, Theer, Harz 2c. hergestellt;
3. Futtermittel, als Kleie, Maiskuchen, Maiskuchenmehl, Malzkeime, Oelkuchenmehl, Oelkuchen, Reisabfälle, Treber, Trester;
4. Getreide aller Art und Hülsenfrüchte;
5. Holz und Holzwaaren des Specialtarifs II und III, grobe und rohe aller Art, Cigarrenkisten und Cigarrenkistenbretter;
6. Kartoffeln;
7. a) Metalle (Eisen, Stahl, Antimon, Blei, Kupfer, Zinn, Zink und deren Legirungen), sämmtlich roh oder vorgearbeitet,

b) ordinäre Waaren aus vorgenannten Metallen (auch vernickelt oder in Verbindung mit anderen Metallen ausschließlich der Edelmetalle),
c) metallische Abfälle vorgenannter Metalle sowie ihre Mischungen; Metallverbindungen beim Schmelzen oder Verhütten der Erze als Neben- oder Abfallerzeugnisse entstanden;

8. Oelsaaten;
9. Salze,
   a) rohe Kalisalze,
   b) Kali und Magnesiasalzfabrikate;
10. Samen und Sämereien in Säcken und Tonnen;
11. Torfstreu und Torfmüll;
12. Klärmittel für Schmutzwässer wie im Specialtarif III genannt;
13. Kupfervitriol, Specksteinmehl;
14. Vitriollösungen wie im Specialtarif III genannt.

Im Verkehr mit den Stationen der Bayrischen, Württembergischen und Oesterreichischen Bahnen kommen zu den vorgenannten Artikeln noch eine Menge anderer hinzu, deren hauptsächlichste folgende sind:

Baumwollabfälle, Baumwollwaaren Wollabfälle;
Beeren, frische und getrocknete;
Bier, Branntwein, Wein;
Eier;
Erdfarben, Farbhölzer, Farbwaaren, Sumach;
Felle, Häute, Leder, Leimleder;
Fette;
Fleischwaaren;
Garne, Garnabfälle, Twiste;
Glas, Glaswaaren;
Hanf, Hanfwaaren, Heede, Werg, Abwerg;
Hefe;
Honig;
Jute, Juteabfälle;
Käse;
Kaffee, Surrogate;
Leim;
Leinenwaaren (ausgenommen Wäsche und Kleider);
Malz;
Obst, Nüsse;
Papier, Papierhülsen, Pappe;
Pech;
Putzpulver;
Säuren;
Schuhwichse;
Seife;
Seilerwaaren;
Soda;
Stärke;
Steine, Steinhauerwaaren, Buchdruckplatten, Steinzeugwaaren, Thonerde;
Syrup, Zucker;
Tabak.

b) Wagenladungen. Zu den Sätzen der Wagenladungsclassen werden solche Güter befördert, welche vom Absender als Ladungsgüter aufgeliefert werden, bezw. deren Verfrachtung sich als Ladungsgüter billiger stellt als Stückgut.

Die Güter werden eingetheilt in 4 Hauptclassen:

1. Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen
   A 1 (5000 kg) und B (10 000 kg)
   sind solche, welche nicht in der Güter-Classification aufgenommen sind,
2. Güter des Specialtarifs I (10 000 kg) } mit der Nebenclasse A 2 (5000 kg),
3. „ „ „ II (10 000 kg) }
4. „ „ „ III (10 000 kg) mit der Nebenclasse Specialtarif II (5000 kg).

Die Sätze der Nebenclassen (5000 kg und mehr) werden so lange in Ansatz gebracht, bis sich diejenigen der Hauptclassen (10 000 kg) billiger stellen.

Das Zusammenladen von Gütern der verschiedenen Tarifclassen ist gestattet, und wird bei getrennter Gewichtsangabe das Gewicht jedes einzelnen Artikels, bei summarischer Gewichtsangabe das Gewicht nach dem höchst tarifirenden Artikel der Frachtberechnung zu Grunde gelegt; z. B. würde bei getrennter Gewichtsangabe der beiden verladenen Artikel die Fracht von Zittau nach Berlin (Görlitzer Bahnhof) sich berechnen für eine Sendung bestehend aus:

Theerpappe	4730 kg	= 5000 kg	(A 2	= 1,33 Mark)	= 1,33 × 5000	= 66,50 Mark
und Dachtheer	10269 kg	= 10270 kg	(Spec.-T. III	= 0,65 Mark)	= 0,65 × 10270	= 66,80 Mark
Sa.	14999 kg					133,30 Mark.

Bei summarischer Gewichtsangabe:

Theerpappe und Dachtheer 14 999 kg = 15 000 kg
Specialtarif II (höchst tarifirender Artikel Theerpappe) 15 000 × 0,96 = 144,— Mark,

mithin durch Beachtung der einschläglichen Bestimmungen eine Frachtersparniß von

144 Mark — 133 Mark 30 Pfennige = 10 Mark 70 Pfennige.

Bei Wagenladungsgütern kann die Versandstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

d. **Ausfuhrgut.** Um die einheimische Industrie und den einheimischen Handel durch die Gewährung eines Frachterlasses zu unterstützen, werden die nach außerdeutschen Ländern bezw. nach den deutschen Colonien verfrachteten Güter als Stückgut zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse A 1 befördert.

Z. B. beträgt der Frachtsatz für gewöhnliches Stückgut von Zittau nach Hamburg für 100 kg 6,03 Mark, für sogenanntes Ausfuhrgut dagegen nur 3,75 Mark. Die Gewährung dieses Ausnahmetarifs greift auch Platz bei der Ausfuhr von Umzugsgut (Auswanderungsgut), sowie gebrauchten und ungebrauchten Reiseeffecten (Kleidern, Wäsche, Betten etc.).

Auf Eilgutsendungen und gebrauchte Emballagen findet der Ausnahmetarif keine Anwendung, wohl aber auf eilgutmäßig zu befördernde Frachtstückgüter (Bier, Milch etc.).

Wird bei der Beförderung die Anwendung des Ausnahmetarifs verlangt, so ist das Gut mit dem Verschiffungshafen und der Signirung „Ausfuhrgut" zu versehen, die Frachtbriefe haben in auffälliger Weise unter der Linie Station den Vermerk: „Zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern" bezw. „Zur Ausfuhr über See nach deutschen Colonien" zu tragen.

Wird Ausfuhrgut in Wagenladungen zunächst nach einer Binnenstation verfrachtet, um später ausgeführt zu werden, so findet die Berechnung der Fracht nach den gewöhnlichen Sätzen statt, und die Rückvergütung der Differenzfracht tritt auf Antrag des Empfängers erst ein, sofern unter Vorlage der bezüglichen Frachtbriefe etc. der Beweis der wirklich stattgehabten Ausführung erbracht wird. Dieser Erstattungsantrag ist binnen 6 Monaten nach Ablauf desjenigen Monats, in

welchem die Bahnbeförderung bis zur Binnenstation beendet war, bei der Verwaltung der Empfangsbahn anzubringen. Den Erstattungsanträgen sind beizufügen: die ursprünglichen Eisenbahnfrachtbriefe, die Schiffspapiere, und zwar die Fluß-schiffs-Ladescheine bezw. Seeschiffs-Connossemente.

e. Edelmetalle, Kunstgegenstände u. dergl. Bei Beförderung von Gold- und Silberbarren, Platina-Gold-werthen, Münzen und Papieren, Documenten, Edelsteinen und echten Perlen wird die $1\frac{1}{2}$fache Eilgutfracht berechnet, mindestens jedoch für 2500 kg für jede Sendung. Die Beförderung findet mit Personenzügen statt und ist der Absender verpflichtet, einen Begleiter zu stellen.

Findet die Beförderung in Schnellzügen statt, so wird das Doppelte vorstehender Frachten erhoben und dürfen die Wagen nur bis zu zwei Drittel ihres Ladegewichtes beladen werden. Kunstgegenstände, deren Werth mehr als 5000 Mark beträgt, werden nur als Eilgut befördert.

f. Sperrige Güter. Für sperrige Güter, d. h. solche Güter, welche im Verhältniß zu ihrem Gewicht einen außergewöhnlich großen Laderaum in Anspruch nehmen, wird das $1\frac{1}{2}$fache Gewicht derselben (mindestens 30 kg) in Anrechnung gebracht. Für gebrauchte sperrige Güter, sofern sie zu einer Sendung Umzugsgut gehören, wird das wirkliche Gewicht in Anrechnung gebracht.

Die wichtigsten sperrigen Güter sind etwa folgende:

Pflanzen, unverpackt oder getrocknet oder zu Bouquets verarbeitet;
Fahrzeuge, Fahrräder, unzerlegt, Kinderwagengestelle 2c.;
Körbe, Fässer, Kisten, Lattenkisten, Harasse, neu, nicht ineinandergesetzt, Bottiche, hölzerne, von mindestens 4 hl Gehalt;
Federn, Federbetten, Hüte (excl. in verschnürten Ballen oder Kisten mit Metalleinsatz);
Korbwaaren, Korbgeflechte, Korkstöpsel;
Möbel aus gebogenem Holze, auch Rohr- und Binsenstühle, Sophagestelle;
Stühle, hölzerne, unzerlegte oder nicht zusammenlegbare;
Rohr, Rohrdecken, Seegras, Heu, Stroh, Hopfen, roher Flachs, Häcksel.
Glas- und Thonballons, leere, verpackte;
Wolle, Watte, Wollabfälle in Ballen unter 100 kg Einzelgewicht.

g. Fahrzeuge. Bei den Güter-Abfertigungsstellen aufgelieferte Fahrzeuge werden, sofern sie durch die Seiten-thüren eines bedeckt gebauten Eisenbahnwagens verladen werden können, beladen oder unbeladen, als sperriges Gut ver-frachtet (ausgenommen Puppen-Kinderspielwagen, Sackkarren, eiserne Schiebekarren, eiserne Kinderschlitten).

Können die Fahrzeuge ihrer Größe wegen nicht durch die Seitenthüren verladen werden, werden sie im leeren Zustande nach den Sätzen des Specialtarifes III (bezw. II), sofern sich die Fracht für 1000 kg zum Stückgutsatze nicht billiger stellt, beladen nach den Sätzen, zu welchen das aufgeladene Gut tarifirt, berechnet.

Fahrzeuge, beladen oder unbeladen, von über 4 Tonnen Gewicht sind auf Unterlagsbohlen zu stellen, welche ebenso wie die zum Verlegen bezw. Befestigen der Fahrzeuge erforderlichen Keile, Stricke und Ketten vom Absender zu beschaffen sind.

h. Gebrauchte Emballagen. Leer zurückgehende gebrauchte Emballagen, hölzerne und metallene Fässer unter 8 hl., Kübel, Metallcylinder, Milchkannen (mit dem Eigenthums-Merkmale des Besitzers), Kisten, Lattenkisten, Harassen, Käfige, Körbe, Säcke werden als Frachtgut zum halben wirklichen Gewicht berechnet (mindestens 20 kg), sofern sie in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, widrigenfalls das wirkliche Gewicht zur Be-rechnung kommt.

Leere Flaschen, Blechkannen, Blechdosen, Cakeskästen, Krüge, Walzen, Hülsen, Packtücher, zertrennte Säcke, Pack-bretter, Koffer; Fässer, Körbe, Kisten, in welchen leere Flaschen, Kannen, Krüge 2c. verpackt sind, werden zum wirklichen Gewicht event. zu den Sätzen der zweiten Stückgutclasse berechnet.

Leere Bierfässer in Eigenthums-Bierwagen werden zum halben wirklichen Gewicht oder zu mindestens 1000 kg nach den Sätzen des Specialtarifs III berechnet, je nachdem sich die eine odere andere Berechnungsweise billiger stellt.

i. Frisches Fleisch. Frisches Fleisch wird verpackt nach den Eilgut- bezw. Frachtgutsätzen berechnet, unverpackt dagegen entweder nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen oder wird die Fracht für 2000 kg nach den Eil-gut- bezw. Frachtgutsätzen für jede Frachtbriefsendung erhoben, je nachdem sich die eine oder andere Berechnungsweise billiger stellt. Das im Königreich Sachsen der Uebergangsabgabe unterliegende Fleisch oder Fleischwerk von Rindern und Schweinen in frischem, geräuchertem, gepökeltem oder sonstwie zubereitetem Zustande einschließlich des Fettes, Inselts, der Kleinodien, der Würste aller Art muß in den Frachtbriefen ausdrücklich und genau, ob frisch, gesalzen, geräuchert 2c., von welchem Vieh 2c. angegeben sein.

k. Bienen, Brieftauben, lebende Fische.

a) Bienen werden bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtgutsätzen, in Ladungen zu den Sätzen der allge-meinen Wagenladungsclassen eilgutmäßig (in Personenzügen) befördert.
b) Brieftauben wie ad a.
c) Lebende Fische, Fischbrut, für Aquarien bestimmte kleine Fluß- und Seethiere, Berechnung und Beförderung wie ad a.

Lebende Fische müssen in geaichten Gefäßen verladen sein; bei als Frachtgut aufgegebenen Sendungen darf der Raumgehalt der Gefäße nicht mehr als 350 Liter, bei als Eilgut aufgegebenen nicht mehr als 150 Liter betragen. Die Gefäße müssen mit Handhaben und einem das Ausspritzen des Wassers und unbefugtes Oeffnen verhindernden Verschluß versehen sein.

l. Eilgutmäßig zu befördernde Güter. Milch, Bier (in Fässern), Brot, frisches Obst, auch Weintrauben (mit Ausschluß von Südfrüchten), frische Beeren, leer zurückgehende Milchgefäße, sowie frische Fische und frische Seemuscheln werden, wenn sie als Frachtgut aufgegeben werden, eilgutmäßig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert. Ausgeschlossen sind die in Treibhäusern gezogenen oder aus südlichen Gegenden zu ungewöhnlichen Jahreszeiten eingeführten theuren Obstsorten.

m. Gegenstände, welche Schutzwagen oder mehrere Wagen erfordern. Bei Gegenständen, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich macht (Langholz, langen Eisen-stangen und Leitern) wird für jeden Schutzwagen eine Gebühr von 15 Pfg. für das Kilometer erhoben. Auf dem Schutz-wagen dürfen die Gegenstände nicht aufliegen.

II. Auf- und Abladen der Güter.

Das Auf- und Abladen der Eil- und Frachtstückgüter unter 750 kg Einzelgewicht wird unentgeltlich von der Eisen-bahn besorgt. Das Auf- und Abladen von Stückgütern über 750 kg Einzelgewicht und der Wagenladungsgüter ist Sache der Interessenten, kann aber auf schriftlichen Antrag im Frachtbriefe Seitens der Eisenbahn gegen eine Gebühr von 0,04 M. pro 100 kg übernommen werden.

Ist die Verwendung des Hebekrahnes erforderlich, so wird an Krahngebühr außerdem für je 100 kg 0,03 M. (mindestens 0,50 M., höchstens 2 M. pro Frachtbriefsendung) erhoben.

III. Beförderung in gedeckt gebauten oder offenen mit Decken versehenen Wagen.

In gedeckt gebauten Wagen werden befördert: Eilstückgüter, Frachtstückgüter und die nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A I und B tarifirenden Güter, ferner solche Güter der Specialtarife, welche bei offener Beförderung durch die Witterung leiden, bezw. der Entzündung oder des Verlustes ausgesetzt sein würden (ein specielles Verzeichniß derselben ist in dem Theil I der einzelnen Tarife enthalten), schließlich solche Güter, deren Beförderung auf Grund polizeilicher oder steueramtlicher Vorschriften unter Raumverschluß erfolgen muß.

In offenen Wagen werden befördert die übrigen Güter der Specialtarife und solche, welche wegen ihrer Größe 2c. nicht in gedeckt gebauten Wagen verladen werden können.

Werden auf im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Versenders offen zu verladende Güter in bedeckten Wagen befördert, so wird ein Zuschlag von 10% der Fracht erhoben.

Werden auf im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Versenders Güter, welche in gedeckt gebauten Wagen verladen werden müssen, in offenen Wagen mit Planendeckung befördert, so wird für das Leihen der event. verfügbaren Eisenbahndecken pro 200 km Entfernung eine Gebühr von 2 M. für einen zweiachsigen, von 4 M. für einen drei- oder mehrachsigen Wagen erhoben.

Ein solcher Antrag im Frachtbriefe hat zu lauten: „Ich beantrage die Stellung eines offenen Wagens mit Decke.“

IV. Frachtfreie Beförderung von Ladegeräthen, Decken 2c.

Die zum Schutze bezw. zur Sicherung und Befestigung einer Sendung verwandten Privat-Decken, Ladegeräthe, als: Theilwände, Langbäume, Schemel, Rungen, Balken, Stützen, Ketten, Keile, Eisbehälter, werden innerhalb von 3 Monaten unter Vorlage des Frachtbriefes, der die Sendung nach der Empfangsstation begleitet hat, bei Aufgabe mit neuem Frachtbriefe frachtfrei zurückbefördert. Für Verlust, Beschädigung oder für Versäumniß der Lieferfrist wird bei der frachtfreien Rückbeförderung nicht gehaftet.

7. Entschädigungsansprüche, Reclamationen, Auskunftsertheilungen.

Bei allen Entschädigungsansprüchen und Reclamationen Seitens des Absenders ist das Frachtbrief-Duplicat, der Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß solche nicht ausgestellt sind, beizubringen. In letzterem Falle muß der Original-Frachtbrief und eine Zustimmungserklärung des Empfängers vorgelegt werden. Alle Ansprüche aus dem Frachtvertrage können nur gegen die Verwaltung der Versand- oder Empfangsbahn oder gegen diejenige Bahn, auf deren Strecke sich der Schaden ereignet hat, gerichtet werden.

Die Eisenbahn haftet für allen Schaden bezw. Verlust des Gutes von der rechtmäßigen Auflieferung auf der Versandstation bis zur Ablieferung auf der Bestimmungsstation (einschließlich der Zuführung durch den Bahnspediteur in Betreff der Lieferungszeit 2c.), sofern der Schaden nicht durch „höhere Gewalt“ oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes (innerer Verderb, Schwinden, Austrocknung, gewöhnliche Leckage, Rost, Verstreuung 2c.) entstanden ist.

Irgend welche Befreiung der Eisenbahn von der Haftpflicht tritt nicht ein, sofern nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute (Arglist, grobe Fahrlässigkeit) entstanden ist.

Bei Gewichtsverlusten von nicht mehr als 2% bei flüssigen und feuchten, und 1% bei trockenen Gütern tritt ein Entschädigungsanspruch nicht ein, sofern nicht nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Güter entstanden ist, oder daß der vorbezeichnete Procentsatz den Umständen nicht entspricht.

Als in Verlust gerathen wird das Gut erst betrachtet, wenn 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist die Ablieferung Seitens der Eisenbahn nicht erfolgen kann. Der Empfänger der Entschädigung kann sich ausbedingen, daß im event. späteren Vorfindungsfalle (bis zu 4 Monaten) das Gut ihm kostenfrei gegen Rückzahlung der empfangenen Entschädigung zugestellt wird.

a. Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes. Hat eine Versicherung am Interesse der Lieferung nicht stattgefunden, und muß die Eisenbahn für das Gut Ersatz leisten, so ist der gemeine Handelswerth zu vergüten, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war. Davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

Hat eine Declaration am Interesse der Lieferung dagegen stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung einen nachzuweisenden Schadenersatz bis zur Höhe der Declaration beanspruchen. Die Declaration des Interesses an der Lieferung umfaßt demnach die nach dem früher geltenden Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands anwendbare Werth- und Interesse-Declaration an der rechtzeitigen Lieferung.

b. Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes. Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. (Ausnahme: Mangelhaft oder unverpackt aufgelieferte Güter.)

c. Höhe des Schadenersatzes bei Versäumniß der Lieferfrist. Die Eisenbahn haftet für durch Versäumniß der Lieferfrist entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung durch ein Ereigniß entstanden ist, das sie weder herbeigeführt noch abzuwenden im Stande war.

1. Ist Interesse an der Lieferung nicht versichert worden, so wird vergütet:

a) ohne Nachweis eines Schadens:

bei einer Verspätung von 1 Tage $^1/_{10}$;
" " " " 2 Tagen $^2/_{10}$;
" " " " 3 " $^3/_{10}$;
" " " " 4 " $^4/_{10}$;
von längerer Dauer $^5/_{10}$ der Fracht.

b) beim Nachweis eines Schadens ein Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht.

2. Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so wird vergütet
   a) ohne Nachweis eines Schadens:
      bei einer Verspätung von 12—24 Stunden $^2/_{10}$;
      " " " " 2 Tagen $^4/_{10}$;
      " " " " 3 " $^6/_{10}$;
      " " " " 4 " $^8/_{10}$;
      von längerer Dauer die ganze Fracht, höchstens jedoch die Summe des declarirten Interesses.
   b) beim Nachweis eines Schadens der Betrag des entstandenen Schadens, höchstens jedoch die Summe des declarirten Interesses.

Die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter verjähren nach einem Jahre, gerechnet vom Tage des Ablaufens der Lieferungszeit bezw. dem Tage der erfolgten Aushändigung des Gutes an den Empfänger.

Sämmtliche Reclamationen sind schriftlich anzubringen und zwar solche die Preußische Staatsbahn betreffende bei den zuständigen Königlichen Eisenbahn-Verkehrs-Inspectionen (cfr. S. 23 ff.), die Bayrische Staatsbahn betreffende bei den Königlichen Ober-Bahnämtern, und solche die anderen deutschen Bahnen betreffende bei deren Directionen bezw. General-Directionen.

d. Auskunftsertheilung in Verkehrs-Angelegenheiten. Mit der Bestimmung, auf Anfragen des Publikums unentgeltlich Auskunft zu ertheilen, sind Seitens der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung in
Berlin (Bahnhof Alexanderplatz),
Leipzig, Frankfurt a. M. und Hamburg
Auskunftsbureaux eröffnet worden, welche die Firma: „Auskunftsstellen der Kgl. Preuß. Staatseisenbahn-Verwaltung" führen.

Dieselben ertheilen mündlich oder schriftlich Auskunft über Fahrpläne, Routen, Anschlüsse, Zollabfertigungen, Transportweise im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güter-Verkehr im Gebiete des gesammten deutschen Reiches und soweit das vorliegende Material ausreicht auch in Betreff anderer in- und ausländischer Bahnen. —

Das Auskunftsbureau in Berlin, Alexanderplatz, besorgt ferner den Verkauf von Tarifen.

Muster für Reclamationen.

a) Verlust.

Zittau, den 29. April 1895.

An
die Königliche Eisenbahn-Verkehrs-Inspection
zu
frei! Halle a/Saale.

Bezugnehmend auf den gefälligen Vorbescheid vom 12. d. Mts. J.-Nr. 115/95, betreffend einen in Verlust gerathenen Reisekorb mit Kleidungsstücken ꝛc., erlaube ich mir nunmehr, die Königliche Eisenbahn-Verkehrs-Inspection um bestimmungsgemäße Erstattung der mir zustehenden Summe von 199 Mark 50 Pfennigen ergebenst zu ersuchen.

Zur Sache selbst bemerke ich Folgendes: Am 2. März d. J. wurde auf Grund des beiliegenden Frachtbriefes, den ich nach gemachtem Gebrauch zurückerbitte, an meine Adresse, bahnlagernd Leipzig, Magdeburger Bahnhof, ein Reisekorb, Kleider ꝛc., gez. M. S. 134 im Gewicht von 35 kg als Eilgut in Magdeburg aufgeliefert. Ungeachtet wiederholter Nachfragen bei genannter Eilgutabfertigungsstelle konnte mir eine Mittheilung über den Verbleib meines Eigenthums nicht gemacht werden, und ist, da ich bis heute noch nicht im Besitz der Sachen bin, der Korb wohl als in Verlust gerathen zu betrachten. Der Korb enthielt:

1. einen neuen schwarzen Anzug	120	Mark	— Pfennige
2. ein Paar Stiefeln und ein Paar Hausschuhe	25	"	— "
3. zwei Hüte	15	"	— "
4. Wäsche, 10 Stück Kragen, 1 Dutzend Taschentücher, 6 Stück Manschetten	19	"	50 "
5. Diverse Kleinigkeiten (Schlipse, Handschuhe ꝛc.)	10	"	— "
6. Werth des Korbes	10	"	— "
	199	Mark	50 Pfennige

Da das Interesse an der Lieferung mit 200 Mark versichert war, ersuche ich um volle Entschädigung des von mir angegebenen Verlustes, indem ich hiermit ausdrücklich erkläre, daß meine Angaben sich mit dem Werthe der Sachen in Uebereinstimmung befinden.

Sollte sich der Korb noch wiederfinden, bitte ich, mir denselben nach Zittau, meinem jetzigen Aufenthaltsorte, schicken zu wollen.

Hochachtend
Max Sommer, Kaufmann,
Weberstraße Nr. 16, I.

b) Beschädigung.

Zittau, den 29. April 1895.

An
die Generaldirection der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen
in
frei! Dresden.

Am 15. d. Mts. erhielt ich ausweislich des anliegenden Frachtbriefes von Chemnitz i. S. eine Kiste Glaswaaren signirt A. C. J. 1530 im Gewicht von 150 kg. Bei der Abnahme des Gutes in Zittau wurde auf Ansuchen meines Beauftragten eine amtliche Revision der Kiste vorgenommen und dabei gefunden, daß die ganze Sendung zerbrochen war mit Ausnahme von etwa einem Dutzend kleinerer Glaswaaren, die zwar nicht unversehrt, aber doch nur kleine Beschädigungen aufwiesen. Laut gleichfalls beiliegender Original-Rechnung beträgt der Werth der Sendung 65 Mark,
hiervon ab für die theilweise noch zu verwerthenden Waaren . . . . 2 "
Sa. 63 Mark.

Die vom Absender bezahlte Fracht von 3 Mark 40 Pfennigen bitte ich mir auf Grund dessen beiliegender Einverständniß-Erklärung gleichfalls zu vergüten.

Hochachtungsvoll
A. C. Jeratsch,
Glas- und Porzellan-Geschäft.

Mit 3 Anlagen.

c) Lieferfristüberschreitung.

Zittau, am 29. April 1895.

An

die Königliche Eisenbahn-Verkehrs-Inspection

in

Görlitz.

durch die Königlich Preußische Güter-Abfertigungsstelle Zittau.

Eine am 15. d. Mts. in Mogilno an meine Adresse aufgegebene Ladung Getreide war am 22. d. Mts. noch nicht in Zittau eingetroffen, vielmehr wurde mir der Eingang derselben erst am 24. d. Mts. Nachmittags 6 Uhr gemeldet. Die Sendung hatte auf Grund der Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung 5 Tage zu laufen (der der Auslieferung folgende Tag war ein Sonntag), ist aber in Wirklichkeit 8 Tage gelaufen, mithin steht mir ein Entschädigungsanspruch, da eine Declaration an der Lieferung nicht stattgefunden hat, in Höhe von $^{3}/_{10}$ der mit 144 Mark bezahlten Fracht = 42 Mark zu, welchen Betrag ich hiermit reclamire. Den beigefügten Frachtbrief bitte ich nach gemachtem Gebrauch gefälligst zurück.

Hochachtungsvoll

Emil Zwahr,
Getreide-Commissions-Geschäft.

8. Verzeichniß derjenigen Frachtbrief-Anlagen, welche bei Sendungen über die Reichsgrenzen hinaus in steueramtlicher Hinsicht erforderlich sind.

a. Verkehr nach Belgien. Eine Zolldeclaration in französischer Sprache mit genauer Angabe des Werthes bezw. der Menge, des Gewichtes oder Maßes, da die Verzollung lediglich nach dem Werthe bezw. der Menge, dem Gewicht oder Maaße erfolgt. — Ferner muß aus der Declaration ersichtlich sein, ob das Gut zum Verbrauch in Belgien selbst (consommation) bezw. zur Niederlage (entrepôt) bestimmt ist oder ob dasselbe Belgien nur transitiren soll. Die Zahl der Frachtstücke ist zu addiren und die Totalsumme, wie die Gewichtssumme in Buchstaben zu wiederholen.

b. Verkehr nach Bulgarien. Zwei österreichische Declarationen.

c. Verkehr nach Dänemark. Besondere Vorschriften nicht zu beachten.

d. Verkehr nach Frankreich. Zwei in französischer Sprache ausgefertigte Declarationen. Wenn das Gut bei der Beförderung außer belgischem auch noch niederländisches Gebiet berührt, so sind drei Declarationen erforderlich. Bei den im Transit durch Frankreich gehenden Waaren ist der endgültige Bestimmungsort anzugeben.

e. Verkehr nach Großbritannien und Irland. Bei Sendungen über Belgien zwei Declarationen in französischer Sprache erforderlich (vergl. Bestimmungen unter Belgien).

f. Verkehr nach Italien. Drei Zolldeclarationen in französischer, italienischer und deutscher Sprache. — Bei Sendungen durch die Schweiz muß eine Declaration dem für die Schweiz bestimmten Muster entsprechen.

Für Güter, welche nach dem Handelsvertrage zwischen Italien und Deutschland vom 4. Mai 1883 besondere Ermäßigung genießen, sind Ursprungszeugnisse erforderlich.

g. Verkehr nach Luxemburg. Sendungen durch Belgien eine Zolldeclaration in doppelter Ausfertigung (siehe Belgien) in französischer Sprache. Beim Transitversand aus Preußen im Transit durch Belgien nach Luxemburg ist ein Declarationsschein in doppelter Ausfertigung beizubringen.

h. Verkehr nach den Niederlanden. Wird die Sendung nicht durch belgisches Gebiet befördert, ist keine Declaration erforderlich (sonst siehe Belgien).

Verzollung findet nach dem Werthe statt, daher Werthangabe wünschenswerth. Bei zu geringer Werthangabe erfolgt Beschlagnahme der Güter durch die Zollbeamten gegen Zahlung des angegebenen Werthes mit 10% Aufschlag.

i. Verkehr nach Norwegen. Besondere Vorschriften nicht zu beachten. Declarationen nicht erforderlich.

k. Verkehr nach Oesterreich-Ungarn. Erforderlich zwei österreichische Declarationen.

Die Beibringung eines Ursprungs-(Provenienz-)Zeugnisses erforderlich, wenn auf Grund von Staatsverträgen die Anwendung eines niedrigeren als des allgemeinen Zollsatzes verlangt wird, sonst genügen in der Regel die Begleitpapiere oder eine Factura. Zu Maschinensendungen sind Zeichnungen bezw. Beschreibungen beizufügen, aus denen ein Fachmann deren Beschaffenheit zweifelsohne erkennen kann.

l. Verkehr nach Rumänien. Jede Sendung muß von einer Zolldeclaration, und zwar für die deutsche Verzollung nach Angabe des deutschen Zolltarifs, und für die rumänische nach Angabe des rumänischen Zolltarifs in zweifacher Ausfertigung begleitet sein. —

Ursprungszeugnisse erforderlich.

Tabak- und Cigarrensendungen müssen von einem rumänischen Einfuhrbewilligungsatteste begleitet sein.

m. Verkehr nach Rußland. Declarationen nicht erforderlich, als solche gilt der zweite Frachtbrief, welcher als Zolldocument (nicht Duplicat) zu bezeichnen ist. Der dritte von der Eisenbahn-Versandstation abgestempelte Frachtbrief ist per Post an den Empfänger zu schicken.

Für eine große Menge von Waaren ist die Einfuhr nach Rußland verboten. — Bezügliche Mittheilungen sind bei den Güterabfertigungsstellen einzuholen.

n. Verkehr nach Schweden. Besondere Vorschriften nicht vorhanden. Declarationen nicht erforderlich.

o. Verkehr nach der Schweiz. Erforderlich eine Declaration in deutscher Sprache (Brutto- und Nettogewicht oder Stückzahl).

Alle Sendungen nach der Schweiz werden an der Grenze verzollt. Ausgenommen:

a) Transitgut.
b) Niederlagsgut.
c) Güter, welche zum vorübergehenden Gebrauch, zur Veredelung, zur Reparatur oder zur Ausstellung bestimmt und auf Freipaß abgefertigt sind.

Ferner erforderlich Ursprungszeugnisse (ausgenommen für Eier, Südfrüchte und Roßhaare).

p. Verkehr nach Serbien. Erforderlich eine österreichische Zolldeclaration in doppelter Ausfertigung. Für die Einführung von Tabak- und Cigarrensendungen ist ein serbisches Einfuhrbewilligungsattest erforderlich.

q. Zimony transit (Semlin). Zwei österreichische Declarationen.

r. Spanien, durch Frankreich. Drei Declarationen wie bei d;
durch die Schweiz. Eine Declaration wie bei o.

Portugal. Fünf Declarationen.

s. Türkei. Zwei österreichische Declarationen.

Güter-Classification.

Specialtarif für Wagenladungsgüter.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner	Bahnen oder Verbände für einzelne Ge-	genstände Ausnahmetarife bestehen.)
Abfälle von Wirkwaaren (Tricotagen). **Abfälle, wollene,** der Tuchfabrikation, folgende: Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt), Weberfäden, Rauhhaare (Rauhflocken), Scherhaare (Scherflocken).		**Abfälle der Braunkohlentheer-Verarbeitung,** folgende: Kreosot, Kreosotnatron, Kreosotöl, Säureharze. **Abfälle, eisenoxydhaltige,** der Anilinöl-Fabrikation, sowie metall- oder stickstoffhaltige Abfälle der Anilinfarben-Fabrikation. **Abfälle von Häuten,** folgende: Schlichtspäne, Stollmehl. Leimleder s. dieses. Degras gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. **Abfälle von Horn,** Abfälle von Klauen und Hufen. Klauen, Hufe s. Specialtarif II. **Abfälle von Rohmaterialien der Papier-Fabrikation,** folgende: 1. Hadernstaub, Papierschlamm; 2. Papierfangstoff, Zeugfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste, nicht aufbereitet, d. h. weder gewaschen noch gewalzt. **Abfalllauge** der Sulfitcellulosefabrikation, eingedickt.
Alaune, folgende: Ammoniakalaun, Chromalaun, Kalialaun.		**Alaunstein,** natürlicher; Alaunerde, natürliche.
	Alphastoff. **Anthracen-Rückstände.**	
Asbest, roher. Asbestfasern, Asbestfäden oder sonst verarbeiteter Asbest gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.		**Asche,** messinghaltige, aus Gieß- und Schmelzöfen.
	Asphalt, reiner, roher, folgender: Trinidad-Asphalt (Trinidad-Erde, auch Trinidad épuré), Erdharz, Erdfett, Judenpech, Bergpech, auch rohes Erdwachs (Ozokerit, Retinit, Hatchetin). Künstlich gereinigter Asphalt (Asphaltharz) und künstlich gereinigtes Erdwachs (raffinirtes Mineralwachs, Ceresin oder Cerasin) gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. **Asphalt-Futtertröge.** **Asphaltkohle.** **Asphaltplatten.**	**Asphaltstein,** Asphaltsand, rohe Asphalterde, comprimirter Asphalt, künstlicher Asphalt, Asphalt in Kuchen (Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastik, Asphaltmastix, Asphaltcement).
		Bäume und Gesträuche, lebende, unverpackt oder nicht in fester Verschnürung, lebende Pflanzen und Blumen, unverpackt und unverhüllt, ferner Christbäume (Weihnachtsbäume). **Baryt,** künstlicher, kohlensaurer. **Bastabfälle.**
Baugeräthe, als: Hauen, Picken, Schaufeln, Spaten, Rüstböcke und dergl. **Baumwolle,** rohe; Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten.		
		Beizspülwasser (Abwasser bei der Herstellung unedler Metallwaaren). **Binsen.**
Blancfixe oder Permanentweiß (künstlicher schwefelsaurer Baryt).		
Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiröhren, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle; Bleischrot. **Bleiglätte.**	**Bleiglanz,** reiner, in Stücken, Graupen oder Pulver (Glasurerz). **Bleisulfat** (schwefelsaures Bleioxyd, Bleivitriol), unreines, feucht, getrocknet oder geröstet, nicht gemahlen.	**Bleiasche,** Bleischlacken, Bleistein, Bleigelb.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
Bleicherde (Bleichkalk, Bleichpulver, Chlorkalk). **Borkalk** (Boraxkalk), Borazit (Staßfurtit). **Bruchmetall** (noch nicht zu Blöcken zusammengeschmolzene Abfälle der Bearbeitung unedler Metalle und Metallwaaren), alte Geschützrohre und alte zusammengeschlagene Kupfer-, Messing- und Yellow-Metallwaaren. Ausgenommen Eisen- und Stahlbruch, s. Eisen und Stahl, alt, abgängig (Specialtarif III).		**Blut** und Blutwasser. **Borke,** roh oder gemahlen (Gerberlohe). Ausgenommen Rinde von Baumarten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der europäischen Forst- und Landwirthschaft sind. **Bottiche,** hölzerne (Hohlgefäße mit nur einem Boden und von mindestens vier Hektoliter Gehalt), leere, nicht ineinandergesetzte. Bottiche anderer Art s. Holzwaaren und Emballagen. **Branntweinspülicht** (nasse Schlempen aller Art). **Braunkohlen,** Braunkohlenkokes, auch pulverisirt; Braunkohlenbriquets.
Chlorcalcium, festes. **Cichorien,** fabricirte, und Cichorienmehl.	**Cementkupfer.** **Cementwaaren,** soweit nicht im Specialtarif III genannt, unverpackt oder in Papierumhüllung, oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten; im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung. **Chlorbaryum.** **Cocosfasern,** roh, auch einfach oder zu Strängen zusammengedreht (Cocosgarn).	**Cedernholzspäne.** **Cement.** **Cementwaaren,** folgende: Platten und Fliesen, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung; ferner Steine, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen. **Chamottemehl,** Chamottemörtel. **Chlorcalciumlauge.**
Dachfilz (Asphaltfilz). **Dextrin.**	**Dachpappe** (Steinpappe, Theerpappe). Roh-Dachpappe s. Pappe (Specialtarif I).	**Dolomit,** roh, auch gebrannt, sowie gemahlen. **Drainröhren.** **Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation,** folgende: Abfalllauge der Zuckerfabrikation, Abtrittsdünger, Ammoniak, schwefelsaures, Asche, nicht besonders genannte, Blutdünger, Blutmehl, Rückstände der Blutlaugensalzfabrikation, Chilisalpeter (roher Natronsalpeter), Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, Düngergyps, Fische zum Düngen, Fischmehl, Fleischdünger, Gaskalk, Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation), Guano aller Art, Gypsasche, Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle) Hornmehl,

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner	Bahnen oder Verbände für einzelne	Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)
		Kalkasche, Kalkmehl aus Muscheln, Knochenasche, Knochenmehl, Knochenpräcipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk), Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene (z. B. Phosphorit, Apatit, Koprolith [Kothsteine]), Phosphorsäure, flüssige in Fässern, Poudrette, Rückstände, gypshaltige, der Weinstein- und Weinsteinsäure-Fabrikation aus Weinhefe und daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger), Salpeterlauge (mit Salpeter gesättigtes Abwasser von Chilisalpeter aus Schiffen), Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm), Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk), Thonerde, phosphorsaure, Walkhaare, Wollfegedreck, Wollstaub.
Eicheln.		
		Eis.
	Eisenbahnwagen-Obergestelle, zerlegte.	**Eisenbahnwagenkasten.** Obergestelle, welche auf von den Absendern gestellten, auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen aufgegeben werden, siehe im Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.
Eisenbeizen, folgende: gelöstes salpetersaures Eisen, gelöstes salzsaures Eisen oder Eisenchlorid und Eisenchlorür, holzsaures Eisen.		
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art (auch mit unedlen Metallen überzogen), soweit sie nicht in den Specialtarifen II und III unter „Eisen und Stahl“ aufgeführt oder besonders genannt sind, einschließlich Maschinen und Geräthe aller Art von Eisen und Stahl, zusammengesetzte oder zerlegte, auch in Verbindung mit anderem Material. Hierunter fallen auch Lokomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-) Maschinen.	**Eisen und Stahl,** auch verzinkt oder verzinnt, und zwar: 1. Stab- und Façoneisen (-Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen bezw. -Stahl; Hufstäbe. 2. Platten und Bleche (einschließlich Weißblech), auch verbleit oder mit einer Legirung von Zinn und Blei überzogen; Schare und Streichbretter zu Pflügen, roh vorgearbeitet, ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft. 3. Röhren, Säulen. 4. Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben. 5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen; Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen), Weichen und Weichentheile, Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke; ferner folgende Gegenstände für den Eisenbahnoberbau: Hakennägel, Schraubennägel (Schwellenschrauben), Schraubenbolzen aller Art, Muttern, Unterlagsplatten, Klemmplatten (Gegenplatten), Laschen, Stühle, Stoßschwellenbrücken, Krampen, Klammern, Keile, Schlußstücke, Gleisverbindungsstangen, Schraubensicherungen (als Fixirungsplättchen, Federringe und dergl.), Schwellenbezeichnungsnägel.	**Eisen (Roh-)** aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweißeisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets). Unter Luppen von Eisen und Stahl ist zu verstehen: Das im Wege des Frisch- (Puddel-) Prozesses aus Roheisen gewonnene, im Schweißofen nicht weiter verarbeitete Halbfabrikat, welches in der Form von roh gehämmerten oder gewalzten Blöcken oder von grobgewalzten Stäben vorkommt. Stahlknüppel (Billets) sind ein auf gleiche Weise aus rohen Blöcken von Flußeisen oder Flußstahl hergestelltes Halbfabrikat. **Eisen und Stahl, alt, abgängig,** Eisen- und Stahlbruch, alte Eisen- und Stahlmunition, alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte gebrauchte Schwellen, alte gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile. Als altes abgängiges Eisen und alter abgängiger Stahl gelten nur Stücke, welche zu dem Zwecke, für den sie ursprünglich und eigentlich hergestellt wurden, nicht mehr brauchbar sind, sondern im Großen und Ganzen nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweißen (Packetiren) verwendet werden können. Unter Stahlbruch und Eisenbruch ist nicht gebrochener neuer Stahl und gebrochenes neues Eisen, sondern der Bruch gebrauchter abgängiger Stahl- und Eisenfabrikate zu verstehen.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.

(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)

6. Bestandtheile von Eisenbahnlokomotiven und Eisenbahnwagen, folgende: Achsen, Achslagerkasten (Achsbüchsen), rohe, Achsgabeln (Achshalter), Bremstheile, auch Bremsklötze, Bufferhülsen und Bufferkreuze, Bufferstangen und Bufferscheiben (Bufferteller), Daumenwellen, Federn (Buffer-, Trag- und Zugfedern), Federstützen, Konsolen, Kuppelungsvorrichtungen (Schraubenkuppelungen, Sicherheitskuppelungen u. s. w.), Räder (Radsterne) und Rädertheile, Radreifen, Radsätze (auch mit Radscheiben aus Papiermasse, Holz und anderen Stoffen), Zughaken.
7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt, auch lose mit Papier umhüllt.
8. Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet, über 100 kg Gewicht das Stück, unverpackt oder nur theilweise verpackt; Roststäbe, unverpackt.

Eisenvitriol (grüner Vitriol).

Eisen- und Stahlabfälle, auch Weißblechabfälle.

Unter Abfällen von Eisen und Stahl sind im Allgemeinen nur Stücke zu verstehen, welche zur unmittelbaren Herstellung von Eisen- und Stahlwaaren nicht geeignet, sondern nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweißen (Packetiren) verwendbar sind. Hierzu gehören auch der Abfall von Eisen- und Stahldraht, ebenso Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne und dergleichen, sowie Enden von Schienen und Schwellen.

Eisensauen.

Emballagen, gebrauchte, aller Art.

Abgängige Packtücher und Umhüllungen s. Lumpen (Specialtarif II).

Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Kalkerde, Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, Walkerde, Schlick, Infusorienerde, sowie Schlamm aus Flüssen und Kanälen.

Ausgenommen Talkerde, s. Talk (Specialtarif II).

Erdfarben (Farberden), als: Amberger Erde, Amphibolin (verwittertes Hornblendegestein), geschlemmt und pulverisirt, Eisenröthe, Potée (geschlemmte eisenoxydhaltige Erde), Bolus, Umbra, Ocker, Kasseler Braun, Erdgrün, Erdgrau, Erdschwarz, schwarze Erde, Schwarzkreide.

Chemische Farben, insbesondere auch Ultramarin, gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.

Erze, auch aufbereitete, sowie durch Rösten, Glühen, Auswittern u. s. w. zur Verhüttung vorbereitete, einschließlich Braunstein (Manganerz), Blende und Galmei (Zinkerze), unreiner Bleiglanz, (Schwefelblei), Kobalt- und Nickelerze und Schwefelkies.

Ausgenommen reiner Bleiglanz, s. Specialtarif II.

Fässer, hölzerne, neue leere.

Ausgenommen ineinandergesetzte Fässer und Fässer aus Eichenholz mit eisernen Reifen, welche bei einer Holzstärke von mindestens 3 cm am Kopfe gemessen bis zu 1 Hektoliter Gehalt haben (s. Holzwaaren).

Fässer aus Papierstoff, neue leere.

Fahrräder, unzerlegt.

Als unzerlegt gelten Fahrräder auch dann, wenn nur die Führungsstange, die Fußtritte und der Sattel abgenommen sind.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
	Falzspäne, trockene.	**Fahrzeuge.** **Falzspäne,** gekalkte, nasse, abgetropfte.
Farbhölzer und deren Wurzeln in Blöcken und Stücken, auch geraspelt, gemahlen und zerkleinert, auch Quercitron.		
		Faßreifen (Tonnenbände), hölzerne.
Federbetten und **Federn** aller Art.		
	Feld- und Gartenfrüchte, folgende: 1. Gurken, frische, 2. Kohl (Kraut), ausgenommen Weißkohl (s. Specialtarif III) und Blumen-, Rosen- und Wirsingkohl, welche zur Allgemeinen Wagenladungsclasse gehören; 3. Petersilie, Sellerie, 4. Speisezwiebeln.	**Feld- und Gartenfrüchte,** folgende: 1. Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze, frische und gedörrte oder getrocknete. 2. Futterkräuter, frische. 3. Kartoffeln. 4. Rüben, folgende: Zuckerrüben, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe von Zuckerrüben, ferner Futterrüben, Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), Kohlrüben, weiße Rüben. Teltower und Märkische Rübchen gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. 5. Weißkohl (weißer Kopfkohl, weißer Kappus, Weißkraut).
	Ferrisulfat, rohes. **Feueranzünder,** Kohlenanzünder (aus Sägemehl, Torf und Theer, Harz oder dergleichen Stoffen hergestellt).	
		Filzabschnitzel (zur Verwendung für Filzwaaren nicht geeignete Filzabfälle). **Flachs,** roh (ungebrecht). **Flaschenhalter** aus Schilf oder Stroh.
	Flachs, gebrecht. **Flechsen** von Thieren. **Fleischfuttermehl.**	
Futterbrod (nur für die Fütterung von Thieren verwendbar).		
		Gasreinigungsmasse.
Gerbstoffe, folgende: Dividivi, Garouille, Myrobalanen, Quebrachoholz, Mimosarinde, Manglerinde, Knoppern (auch orientalische), Ecker- oder Ackerdoppern, Valonea, Algarobilla, Cajotarinde. **Getreide** aller Art, als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen; ferner Hülsenfrüchte, auch geschälte. **Getreide** (Weizen, Roggen, Gerste), geröstet. **Glas,** folgendes: Fensterglas, Glasmasse, Glaspfannen, Rohglas und ungeschliffene Glastafeln, auch rohe Glasfliesen. Geschliffene Glastafeln für Schaufenstern und Spiegelfensterscheiben gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. Hohlglaswaaren s. Specialtarif II.		**Glasballons,** leere. Demijohns werden hierzu nicht gerechnet.
	Graphit, reiner, roh (Naturgraphit) oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blocks).	**Graphit,** unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen.
Graupen, geröstete.		
	Griebenkuchen. **Gummiabfälle.**	
		Gyps (wasserhaltiger, schwefelsaurer Kalk), folgender: 1. natürlicher gebrannter, auch roher gemahlener; 2. natürlicher, in Teigform (Glanzweiß); 3. gefällter (Pearl hordening, Satinite).

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
		Gypsdielen (Schilfbretter, Spreutafeln). **Haar- und Faserabfall** von Baumwollsamenmehl und Baumwollsamenkuchen. **Häcksel.** **Hammerschlag**, ausgenommen Kupferhammerschlag.
Harz, auch Brauerharz u. Colophonium. Ausgenommen Terpentin und die zu den Droguen gehörenden Harze.	**Hanf** und Manillahanf.	
Heringe, frische (grüne) oder gesalzene. Geräucherte Heringe (Bücklinge) und marinirte Heringe (Roll-, Pickles- und Bratheringe) gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.	**Heringslake.**	
		Heu.
	Hohlglaswaaren aller Art, auch in Verbindung mit unedlen Metallen, oder in Geflechten, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose (auch in Bündeln) in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern, oder in Lattenkisten; im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung.	
Holz in Balken, Bohlen, Blöcken und Brettern (letztere auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet) von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, z. B. Bruyère- (Pfeifen-), Buxbaum-, Cedern-, Citronen-, Cypressen- und Ebenholz, Grenadilla-, Hickory-, Jakaranda-, Lorbeer-, Mahagoni-, Oliven-, Orangen-, Patridge-, und Pockholz (Guajak), Pitch-Pine- (Pechkiefer), Yellow-Pine- (gelbe Kiefer), Satin-, Teak- und amerikanisches (sogenanntes schwarzes, Wallnußholz. Farbhölzer s. diese.	**Holz** (ausgenommen die im Specialtarif I bezeichneten Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind): 1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, soweit nicht im Specialtarif III genannt; 2. Reisholz und Weiden, geschält oder geglättet; Daub- (Faß-) Holz, letzteres soweit es nicht unter Holz des Specialtarifs III Ziff. 7 fällt; 3. Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet: a) kantiges, als Balken, Sparren, Latten, Leisten, b) breites, als Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter; 4. Heide- und Reiserbesen; 5. Chemisch präparirte Hölzer, als Telegraphenstangen ꝛc.; 6. Holzspäne zur Bier- und Essigklärung.	**Holz** (ausgenommen die im Specialtarif I bezeichneten Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind): 1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2,5 m lang; 2. Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz); 3. Reisholz und Weiden (auch gespalten oder gerissen), ungeschält und ungeglättet, Reiserholz (Besenreisig) und Faschinen, auch Weidensetzlinge; 4. Eisenbahnschwellen, roh oder imprägnirt; 5. Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang; 6. Folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge; 7. Stäbe und Brettchen aus Nadel- oder Buchenholz (auch mit der Cylindersäge geschnitten) bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, nicht gehobelt, auch durch Drahtstifte zu Kistentheilen oder Faßdeckeln verbunden; für die Ausfuhr auch gehobelt; 8. Hobelspäne. Holzspäne zur Bier- und Essigklärung s. Specialtarif II.
Holzessig (Holzsäure), zu Speisezwecken nicht verwendbar. Aus Holzessig gewonnene Essigsäure, auch in jeder Verdünnung durch Wasser, gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.		

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner	Bahnen oder Verbände für einzelne Gegen	stände Ausnahmetarife bestehen.)
Holzgeist (Methyl-Alkohol). **Holzkalk** (unreiner holzessigsaurer Kalk).		
	Holzkohlenbriquets, verpackt, auch Preßkohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen. **Holzsägespäne** (Holzsägemehl), verpackt; Holzmehl. **Holzstoff** (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation. Geschliffener Holzstoff gil tnur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder feucht, oder trocken und nicht in Pappenform, oder, wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, daß die Tafeln so durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können. (Siehe auch unter 4 der Position „Pappe" des Specialtarifs I).	**Holzkohlen**, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt. **Holzsägespäne** (Holzsägemehl), unverpackt.
Holzwaaren, folgende: 1. Holzwaaren, welche überwiegend aus Hölzern der im Specialtarif I bezeichneten Sorten hergestellt sind, roh oder gebeizt, gefärbt, gefirnißt, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert oder broncirt; 2. Holzwaaren aus Hölzern anderer Art, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert oder broncirt. Hierzu werden auch solche Gegenstände aus Holz gerechnet, welche mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle) verbunden sind, insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden. Fourniere, fournirte Möbel und Möbelbestandtheile, Holzwaaren mit ausgelegter oder Schnitz-Arbeit gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.	**Holzwaaren** aller Art, welche überwiegend aus Hölzern der in Specialtarif II unter „Holz" bezeichneten Sorten hergestellt sind, soweit sie nicht zu den „Holzwaaren" der Specialtarife I u. III gehören oder besonders genannt sind, roh oder gebeizt, gefärbt, roh bemalt, gefirnißt, auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle), insofern diese Stoffe nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden.	**Holzwaaren**, folgende: 1. Holzwolle; 2. Kistchen, neue leere, nicht ineinandergesetzte, in Lattengestellen oder offenen Kisten; 3. Schachteln, neue, ausgenommen Satzschachteln.
Hopfenranken.	**Holzzellstoff** (Cellulose). **Hopfen.** **Hörner** (von Rindvieh, Hammeln oder Ziegen) mit anhaftendem Schlauch (Hornkern), rohe, frische. Hörner, getrocknete, mit oder ohne Schlauch, gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.	
		Hüte aller Art. Ausgenommen in verschnürten Ballen oder in Kisten mit Metalleinsatz. **Hundekoth.** **Isolirmasse** für Dampfkessel, Dampfrohre ꝛc., auch aus Kieselguhr (Infusorienerde), mit oder ohne Verbindung mit anderem Material.
	Jute.	**Juteabfälle**, folgende: gebrauchte Stricke aus Rohjute, Fadenabfälle der Juteweberei (Jutegarnabfälle), Spinnabfälle der Jutespinnerei und Jutefegedreck.
Kalk, schwefligsaurer und doppelschwefligsaurer, flüssig oder pulverförmig. **Karbolsäure**, nicht krystallisirte. **Kastanien**, wilde (Roßkastanien).		**Kalk**, gebrannter.
		Kehricht aus Putzwollfabriken. **Kehricht der Metallverarbeitungsstätten**, nicht edelmetallhaltig, unbearbeitet. **Kienäpfel**, Kienzapfen, Fichtenzapfen, Tannenzapfen.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
		Kieselflußsäure, rohe (Abfallproduct der Kunstdüngerfabrikation).
		Kinderwagengestelle.
		Kisten, Lattenkisten, Harasse, hölzerne, leere neue, nicht ineinandergesetzte, und nicht zerlegte in Bündeln. Bierkisten mit Fächereinsatz und Cigarrenkistchen s. Holzwaaren der Specialtarife I und II.
	Klauen und Hufe. Abfälle von Klauen und Hufen s. Abfälle von Horn (Specialtarif III).	**Klärmittel**, für Schmutzwässer bestimmt, zusammengesetzt aus Cellulosefasern, Erzen, Gyps, Kalk, Knochen- und Holzkohle, Sägemehl, Salzen, Theer, Thon und in kleinen Mengen beigefügten Chemikalien.
	Kleie, auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie. Gerstenmehl gehört zu den Mühlenfabrikaten (Specialtarif I).	**Knochen**, auch gereinigte.
		Knochen, zerkleinerte (Knochengries, Knochenschrot u. s. w.).
	Knochenkohle, gekörnte, reine, zur Klärung von Flüssigkeiten 2c. noch nicht gebrauchte.	**Knochenkohle**, gekörnte, gebrauchte.
		Knochenkohle, gemahlene (Beinschwarz), rein oder gebraucht.
Knochenleimgallerte.		**Knochenkohlenabfall** aller Art.
		Korbwaaren, als: Körbe, auch Latten- und Geflügelkörbe, leere neue, Korbgeflechte und Korbmöbel. Backschüsseln und Futterschwingen in Satzform oder aneinandergereiht, sowie Puppen- und andere Kinderspielwagen s. Holzwaaren (Specialtarife I und II).
	Korkholz.	**Korkabfälle.**
		Korksteine und **Korksteinplatten.**
		Korkwaaren, Korkstöpsel.
		Kreide, rohe, auch in Stücken, gemahlen oder geschlemmt.
	Kryolyt, in Stücken oder gemahlen.	
		Kupferstein.
	Kupfervitriol-Specksteinmehl.	
		Lederabschnitzel (zur Verwendung für Lederwaaren nicht geeignete Lederabfälle) und abgenutzte alte Lederstücke.
	Leimleder, trockenes.	**Leimleder**, gekalktes, nasses, abgetropftes.
Lithographiesteine.		
		Lohe und **Lohkuchen.**
	Lumpen, auch abgängige Packtücher und Umhüllungen.	**Lumpenabfälle** und **Schrenzlumpen.** Hierunter sind zu verstehen: Die beim Aussuchen der Lumpen ausgeschiedenen, zur Herstellung von Kunstwolle und Papier (ausgenommen Schrenzpapier) nicht verwendbaren Stücke, wie beispielsweise Teppichreste, wollene Schlappen, stark beschmutzte Wollenstücke, alte Filzwaaren, Filzhüte, Filzschuhe, Pantoffelobertheile und dergl., ferner die beim Zerschneiden und Sortiren (Fabrikfertigmachen) der ausgesuchten Lumpen sich ergebenden Abfälle und Abschnitzel d. s. Gemenge von Säumen, Rändern, Nähten, Futter- und Stoffresten, Schnüren und dergl.
		Magnesia, kaustische, trockene oder feuchte, bezw. wasserhaltige. Talkerde, worunter das Mineral zu verstehen, s. Talk (Specialtarif II).
		Magnesit, roh, auch gebrannt, sowie gemahlen.
	Maiskuchen und **Maiskuchenmehl.**	
Maltosezucker und Maltosesyrup.		
Malz aller Art.		
		Malzkeime.
	Malztreber, getrocknete.	**Malztreber**, nasse, und Weintrester.
		Manganlauge.
Manganchlorür, krystallisirtes.		

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner	Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)	
		Markschalen und Marksteine (Pflanzenmark-Isolirungen).
	Melasse. **Melassefutter** (eine Mischung von Melasse und Oelkuchenmehl). **Mexikanfibre,** roh.	
Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung.		**Mineralöle,** schwere (Braunkohlentheeröle, Schieferöle, Bogheadöle, aus Petroleum gewonnene Schweröle ꝛc.), welche bei 16° R ein specifisches Gewicht von mindestens 0,850 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität (Dickflüssigkeit)*) von höchstens 2,6 haben. Alle Mineralöle von einer höheren Viskosität als 2,6 oder einem geringeren specifischen Gewicht als 0,850 bei 16° R, soweit sie nicht besonders genannt sind, sowie Rohpetroleum gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. (Die als Schmieröl zur Verwendung kommenden Mineralöle und Gemische von Mineralölen haben fast ausnahmslos eine Viskosität von über 2,6.) Steinkohlentheeröl s. dieses. **Möbel,** aus gebogenem Holze, unzerlegte. **Mollen.**
Mühlenfabrikate (Mehl aus Getreide oder Hülsenfrüchten, auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide und Futtermehl).		
Mutterlauge.	**Muschelschalen** aller Art.	
	Naphtalin.	
Natron, unterschwefligsaures (Antichlor) und doppeltschwefligsaures, letzteres fest oder flüssig.		**Natrium-Bisulfat** (saures schwefelsaures oder doppelschwefelsaures Natron).
Nickelstein und Nickelspeise, auch Kobaltspeise.		
Oelfrüchte, als: Cocosnußkerne (Copra), Palmnußkerne (Palmkerne), Sesamsaat, Baumwollsaat, Nigersaat, Erdnüsse (Arachiden), Erdmandeln (candle nuts), Illipenüsse, Capocsaat, Ricinuskerne, Bucheckern.	**Oelkuchen, Oelkuchenmehl** (zerkleinerte Oelkuchen) und entfettetes Oelsaatmehl aller Art, namentlich Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Cocoskuchen (Coprakuchen), Cocoskuchenmehl (Copramehl), Baumwollsamenkuchen, Baumwollsamenmehl, Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl.	
Oelsaaten, als: Raps, Rübsen, Dottersaat, Leinsaat, Mohnsaat, Hanfsaat, Hederich, Ravison, Rettigsaat, Sonnenblumensaat. **Orseille.** Unter Orseille ist nicht der Orseille-Extract zu verstehen.		
		Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35 Procent polarisirend. **Palmblätterabfälle.** **Panoramen, Karussels** und dergleichen, Theile von gebrauchten.
Papiere: 1. Packpapier, folgendes: Strohpapier, Schrenzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier, Hülsenpapier, Bastpapier, auch die aus diesen Papieren gefertigten Düten; 2. Farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen; 3. Dachdeckpapier; 4. Papier aller Art im Falle der Ausfuhr, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier und dergl.), bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden.	**Papier, altes,** bedruckt oder beschrieben, in Heften oder Büchern oder in regelmäßig geschichteten Lagen zu Packeten oder Bündeln vereinigt, oder in Rollen. Hierzu gehören auch alte Eisenbahnfahrkarten, alte Postpacketadressen und ähnliche Postdienstpapiere, sowie alte Telegraphenstreifen.	**Papierabfälle** und Pappenabfälle (Späne, Fetzen, Schnitzel).

*) Bestimmt mit dem Englerschen Viskositätsmesser und bezogen auf Wasser = 1.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
Pappe: 1. Packpappe, folgende: Strohpappe (auch auf einer Seite mit weißem Druckpapier beklebt), Schrenzpappe, Holzstoffpappe, Speltpappe, Torfpappe; 2. Rohdachpappe; 3. Pappe aller Art im Falle der Ausfuhr; 4. Holzstoff (geschliffener), trocken und in Pappenform, wenn die Tafeln nicht so durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauch als Pappe nicht mehr dienen können.		
Pech, soweit nicht im Specialtarif III genannt.		**Pech,** folgendes: Braunkohlentheerpech, Holztheerpech, Petroleum, Steinkohlentheerpech. **Pechschlacken,** Pechabfall und Harzwische (Rückstand der Pechsiedereien), Pechsatz (Brauerauslaufpech).
Pflanzenhaar, afrikan. (crin d'Afrique). **Pflanzenleim** (Schlichte).	**Piassava,** roh. **Porzellanmasse** in Fässern, Kisten oder Kasten.	**Porzellanmasse,** lose oder in Säcken.
Pottasche, raffinirte, auch Perlasche, Kasanasche, Steinasche. Salzasche s. Specialtarif II.		**Preßrückstände,** von Kartoffeln oder Rüben, Diffusionsrückstände.
	Putzsteine. **Ramie** (Rameh), Chinagras, Rhea (indische Nessel), Szechnenhanf und Kämmlinge von diesen Spinnstoffen (Ramiekämmlinge).	**Ramieabfälle,** folgende: Fadenabfälle der Ramieweberei (Ramiegarnabfälle) und Spinnabfälle der Ramiespinnerei. **Rauhkarden,** Weberdisteln.
Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries.	**Reisabfälle** aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis oder bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, Reishülsen, Reisfuttermehl bezw. Reiskleie. Reismehl, gemahlener Reis, Reisgries, s. Reis (Specialtarif I).	
Retorten von Chamotte und Thon.		**Retortenkohle** (Retortenkokes aus Leuchtgasfabriken). **Rohr** (Schilfrohr) auch Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr), Schilf und Seile aus Schilf.
Rohzucker von weniger als 98 Procent Polarisation. Rohzucker von 98 Procent oder höherer Polarisation, sowie Krystallzucker, ferner Zucker in Broden, Würfeln, Tafeln, Platten und Stücken, auch gemahlen, und Farine gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. **Rübenmehl.** **Rübenmus** (Rübenkraut). Obstmus (Obstkraut) gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. **Rübenspeisesyrup.**	**Rübensyrup,** ungereinigter (die zu Speisezwecken nicht unmittelbar brauchbaren Nachproducte der Raffinerien). **Salzasche** aus der Melasseentzuckerung, Schlempekohle, Wollschweißasche und Holzasche. **Salzsäure.**	**Salze:** 1. Chlornatrium, als: a) Steinsalz in Stücken oder gemahlen, Siedesalz (Quellsalz, Soolsalz), Seesalz, b) Pfannenstein (Abfallsalz der Siedesalzgewinnung), c) Abfallsalz der Salpeterfabrikation, sämmtlich unvermischt oder dena=

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
		turirt (Viehsalz, Gewerbesalz, Viehsalzlecksteine); 2. rohe Kalisalze (natürliche Bergwerks-Erzeugnisse), folgende: Carnallit, Kainit, Kieserit (Bergkieserit), Krugit, Schönit, Sylvinit, Polyhalit, Hartsalz und Kaliabfallsalz (Klaube- und Aufbereitungsabfall), sämmtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull, Torfstaub oder gemahlenen Phosphaten und Superphosphaten gemischt; 3. Kali- und Magnesiasalzfabrikate, folgende: Chlorkalium, kohlensaure Kalimagnesia, schwefelsaures Kali und schwefelsaure Kalimagnesia (roh oder gereinigt), calcinirtes Kalidüngesalz von Klärschlamm und von Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung, Chlormagnesium, schwefelsaure Magnesia (Bittersalz) aller Art, Kieserit in Blöcken, sowie calcinirter, gemahlener Kieserit; 4. Glaubersalz aller Art.
Samen und **Sämereien** aller Art, soweit nicht besonders genannt, in Säcken oder Tonnen.	**Samen**, entölte (abdestillirte), folgende: Anis, Fenchel, Kümmel (Rückstände bei der Herstellung ätherischer Oele).	**Säurewaschwasser** (Rückstand der Rübölraffinerien).
Sauerkraut.		**Schaffüße**, noch mit Haut und Klauen versehen. **Scherben** von Thonwaaren aller Art und von Glas, Glasbrocken und Heerd- (Taschen-) Glas, letzteres auch gemahlen. **Schiefer.** **Schlacken und Sinter**, Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies. **Schlackenwolle.**
	Schlempen aller Art, getrocknete, auch gemahlen. **Schmirgel**, zermalmt, gemahlen, pulverisirt oder geschlemmt, auch gepreßt. **Schwefelbaryum**, rohes.	
Schwefel und Schwefelblüthe. **Schwefelnatrium.** **Schwefelsäure.** **Schweflige Säure**, wasserfreie, flüssige.		**Seegras**, **Waldgras**, **Alpengras**, **Alpha**, Esparto, Espartogras. **Seifensiederfluß** (Seifensieder-Unterlauge, auch concentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation). Sodalauge s. Specialtarif I. Walkseife gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse. **Sodarückstände** (Auslaugerückstände der Sodafabrikation nach Leblanc).
Soda, rohe, calcinirte (Soda-Asche), kaustische und krystallisirte, ausgenommen doppelkohlensaures Natron. **Sodalauge.**		**Sophagestelle.** **Spath**, und zwar: Feld-, Fluß-, Kalk-, auch Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt), Witherit (natürlicher kohlensaurer Baryt), Cölestin (natürlicher schwefelsaurer Strontian), Strontianit (natürlicher kohlensaurer Strontian). Künstliche kohlensaure und schwefelsaure Strontianerden gehören zur All-

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
		gemeinen Wagenladungsclasse. Blancfixe oder Permanentweiß s. Specialtarif I.
		Spreu, Buchweizenschalen und Haferschalen.
Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), und Stärkemehl (Kartoffelmehl).	**Stärke**, feuchte (auch feuchte Schlammstärke).	
	Steine (auch Marmor), bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, soweit nicht im Specialtarif III genannt, sämmtlich unverpackt oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder mit Schutzleisten versehen, oder in offenen (deckellosen) Kisten oder in Lattenkisten; im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung.	**Steine** (auch Marmor), sämmtlich unverpackt oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder mit Schutzleisten versehen, oder in offenen (deckellosen) Kisten oder in Lattenkisten, soweit nicht nachstehend Ausnahmen getroffen sind; im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung: 1. rohe Steine, insoweit dieselben nicht in den Specialtarifen I oder II aufgeführt sind, als: Bruch- und Bausteine, roh behauen, Pflastersteine, bossirte und unbossirte, Gyps-, Kalksteine (auch Dolomit- und Magnesitsteine), Tuff-, Basaltsteine u. s. w., Schmirgelsteine, Schwemmsteine, Gypsbausteine (ein Gemenge aus gebranntem Gyps und Kohlenasche oder Sägemehl), Steinschrotten und Ziegelbrocken, Bimssteine (auch verpackt), Quarze; 2. Bausteine, glatt behauen oder bossirt, auch wenn sie geradlinige Profile und Abfaçungen haben, ausgenommen geschliffene und polirte Steine. Glattgeriebene Bausteine aus Sandstein, Kalkstein oder einem andern weichen Gestein gelten nicht als geschliffene Steine. 3. Steinplatten für Trottoirs oder Flure, gefugt und abgeflächt, auch abcharirt (ausgenommen gesägte Marmorplatten), bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen, Schwellen und Stufen; 4. hohlgearbeitete Steine, folgende: Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen; 5. Mühlsteine, nicht zusammengesetzte, grobe Schleif- oder Wetzsteine und Feuersteine (auch verpackt); 6. gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine, Verblendsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, Filterplatten (Filterelemente); 7. gemahlene Steine, folgende: Kalksteine (Kalksteinmehl), Marmor (Marmormehl), Quarze (Quarzmehl), Ziegelsteine (Ziegelmehl), sämmtlich auch verpackt. Dolomitmehl und Magnesitmehl s. Dolomit und Magnesit. Schmirgel, Putzsteine und Lithographiesteine s. diese.
		Steinkohlen und Steinkohlenasche, -Kokes, -Kokesasche und -Brikets.
		Steinkohle, gemahlene.

(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
		Steinkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° R ein specifisches Gewicht von 0,950 und darüber haben.
	Steinnüsse und Abfälle bei der Steinnußbearbeitung (Steinnußspäne, Steinnußmehl).	
		Stroh, auch Raps- und Reisstroh, und Seile aus Stroh.
	Strohstoff, Strohzellstoff.	
		Strontianhydrat, krystallisirtes (Krystallspath).
		Stühle, hölzerne, unzerlegte oder nicht zusammenlegbare, auch Binsen- und Rohrstühle.
		Stuhlrohrabfall.
Sumach (Schmack).	**Tabaksrippen** und Caboschen (Abfälle von Tabaksrippen), unverarbeitete.	**Tabaksjauche** (gebrauchte Tabakslauge), Tabakswasser. Tabakslauge, ungebrauchte (Tabaksextract, Tabakssauce), gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.
	Talk, als: Talkstein, auch gemahlen (Federweiß), Talkerde, Speckstein und und Asbestine (Agalith, Nematolith, **Tauwerk, altes.**	
		Theaterrequisiten, gebrauchte.
	Theerwasser (Theer- oder Kiengalle).	**Theere**, folgende: 1. Braunkohlentheer und Steinkohlentheer; 2. Holztheer; 3. Fettgastheer (Oelgastheer): 4. Dachtheer aller Art (Gemische aus Theer, Pech oder Asphalt, denen meist geringe Mengen Harz, Schwefel, erdige Substanzen u. s. w. zugesetzt sind).
	Thierhaare, gewaschen und gereinigt. Roßhaare von Schweif und Mähne, sowie Borsten (d. s. die ausgekämmten, am Rücken, Nacken [Hals] und Schwanze des Schweines gewachsenen, langen, steifen und spannkräftigen Haare) gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.	**Thierhaare**, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle.
	Thieröl, roh (Nebenerzeugniß der Knochenkohlebereitung).	
	Thon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, in Fässern, Kisten oder Kasten.	**Thon**, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken.
Thonerde, folgende: Thonerde, colloidale (gallertartige); Thonerde, gelöste, essigsaure (Beizflüssigkeit): Thonerde, salzsaure, oder Chloraluminium und Chloraluminiumlauge; Thonerde, schwefelsaure, präparirte.		**Thonerde**, schwefelsaure, präparirte, im Falle der Ausfuhr.
	Thonerdehydrat, Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige).	**Thonerdehydrat**, Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige) im Falle der Ausfuhr.
	Thonwaaren aller Art (Porzellan, Steingut, Fayence), soweit nicht in den Specialtarifen I und III genannt, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung; Kugeln aus ungebranntem Thon zum Gebrauch in chemischen und anderen Werkstätten, sowie Schmelztiegel aus Graphit und Thon.	**Thonwaaren**, folgende: Pflastersteine, Platten und Fliesen (unglasirt), unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung; ferner Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen, Thonballons, leere, sowie Thonknöpfe zur Befestigung von Verputz.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)		
		Torf- und **Torfstreu**, auch gepreßt. **Torfkohle.**
	Traß, sizilianischer (Puzzolanerde).	**Traß**, anderer als sicilianischer.
Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup.		
		Tripolith.
	Trippel.	
Tuchränder (Tuchleisten, Tucheggen, Sahlbänder, Sahlleisten), neue.		
		Umzugsgut (Möbel, Hausgeräthe und Haushaltungsgegenstände, welche bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzuges aufgegeben werden und zum Haushalte des Umziehenden gehören).
	Vitriollösung, wie sie für Bespritzung der Reben zur Verhütung des falschen Mehlthaues verwendet wird (insbesondere flüssiges Azurin).	
Wachholderbeeren.		
	Walkfett und **Wollfett**, unvermischt mit anderen Fetten und Oelen.	**Walkabgänge** und Waschabgänge aus Färbereien, Zeugdruckereien, Spinnereien, Webereien und Wollwäschereien, ungereinigte flüssige, auch eingedickte (Paste, Fettschlamm) und eingetrocknete (Suinter). Walkfett und Wollfett s. Specialtarif II.
		Wasser (gewöhnliches Brunnen-, Fluß-, Regen- und Seewasser). Mineralwasser s. Specialtarif I.
	Wasserglas.	**Wasserglas** im Falle der Ausfuhr.
Wau.		
		Watte. Ungeleimte baumwollene Fabrikate (Charpie-Baumwollfließe, gekrempelte Charpie-Baumwolle, medicinische Verbandwatte) gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.
	Weinhefe, flüssige oder gepreßte.	
Werg-Garnabfälle und Heede-Garnabfälle.		**Werg** und Abwerg, Heede und Heedeabfälle.
Wermuthkraut, getrocknetes.		
Wolle (Schafwolle), auch Ziegenwolle (Angora, Mohair), Lama-, Alpaka-, Vicuña- (Vicogne-) Wolle, Kameelhaar, roh oder gewaschen, Wollkämmlinge, (Kammzug gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse), Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle.		
	Xylolith (feuer- und wetterbeständiges Holz), auch gefärbt in eckigen Platten.	
Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei.		**Zinkischer Ofenbruch** (Zinkschwamm, auch Hochofenschwamm), Zinkgekrätz, Zinkasche, Zinkschlacke.
Zinkchlorid (Chlorzink).	**Zinkchloridlösung** (Chlorzinklösung), auch eingedickte.	
Zinkvitriol.		
		Zinkoxydhydrat, unreines, trockenes (Abfall der Farbenfabrikation).
	Zinkstaub (Poussière), Zinkgrau, zinkischer Flugstaub.	
Zinnasche (auch bleihaltige), unreine (Abfall der Metallwaarenfabrikation).		
Zittwer (Wurmsamen).		
Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art im Falle der Ausfuhr.		

10. Verkaufspreise und Gebühren für Ausfüllung und Abstempelung von Formularen.

	M.	Pf.
1. Verkaufspreis der Formulare zu deutschen Frachtbriefen, zu Erklärungen, nachträglichen Anweisungen und Anträgen auf nachträgliche Nachnahmebestellung:		
a) für einzelne Formulare für 1 Stück	—	1
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	—	75
Der Verkaufspreis der Formulare zu internationalen Frachtbriefen:		
a) für einzelne Formulare, für 1 Stück	—	2
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	1	50
2. Verkaufspreis der Formulare zu Zoll- und Steuerpapieren:		
a) ganze Bogen:		
α) für einzelne Formulare, für 1 Stück	—	3
β) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	2	40
b) halbe Bogen:		
α) für einzelne Formulare, für 1 Stück	—	1
β) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	—	70
3. Verkaufspreis der statistischen Anmeldescheine:		
a) für 1 Stück	—	1
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	—	80
4. Verkaufspreis der statistischen Anmeldescheine der Spediteure für die Ausfuhr:		
a) für 1 Stück	—	2
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	1	80
5. Verkaufspreis der Formulare zu Frachtbriefen, welche mit bestimmten Firmen bezw. mit zulässigen Vermerken (auf Vorder- und Rückseite) bedruckt sind, bei Bestellung von mindestens 1000 Stück, für 1000 Stück		
a) deutsche Frachtbriefe	8	50
b) internationale Frachtbriefe	17	—
Für den Druck von Fabrikzeichen, verschlungenen Namen ꝛc. muß der Holzschnitt von dem Besteller geliefert werden.		
6. Für die Ausfüllung der zu 1—3 bezeichneten Formulare, auf Erfordern unter Hergabe derselben für 1 Stück	—	10
für die Ausfüllung von Duplicaten dieser Formulare, auf Erfordern unter Hergabe derselben, für 1 Stück	—	10
7. für Ausstellung von Aufnahmescheinen unter Hergabe des Formulars	—	10
8. für Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Formulare zu Frachtbriefen und statistischen Anmeldescheinen, sofern letztere nicht schon mit dem Stempel des Kaiserlichen statistischen Amtes versehen sind, nach vorheriger Feststellung der Uebereinstimmung derselben mit dem vorgeschriebenen Formular, für je 100 Stück, und zwar:		
a) für deutsche Frachtbriefformulare und die erwähnten Anmeldescheine	—	20
b) für internationale Frachtbriefformulare	—	40
Die Formulare zu Frachtbriefen sind in dem vorgeschriebenen Format, diejenigen zu statistischen Anmeldescheinen in Quartformat geschnitten, in Packeten zu je 100 Stück an die von der Eisenbahn bezeichnete Stelle frei einzusenden. Eine Abstempelung von weniger als 100 Stück gleichzeitig vorgelegter Formulare findet nicht statt.		

---

11. Uebersicht und Adressen der selbstständigen Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

1. Aachen-Mastricht. Direction in Aachen.
2. Altdamm-Colberg. Direction in Stettin.
3. Altona-Kaltenkirchen. Direction in Altona.
4. Badische Staatsbahn. General-Direction der Großherzogl. Bad. St.-B. in Karlsruhe.
5. Bayrische Staatsbahn. General-Direction der Kgl. Bayr. St.-B. in München.

   Oberbahnamt in Augsburg.
   „ „ Bamberg.
   „ „ Ingolstadt.
   „ „ Kempten.
   „ „ München.
   „ „ Nürnberg.
   „ „ Regensburg.
   „ „ Rosenheim.
   „ „ Weiden.
   „ „ Würzburg.
6. Boizenburger Stadt- und Hafenbahn. Direction in Boizenburg.
7. Braunschweigische Landes-Eisenbahn. Direction in Braunschweig Nordbahnhof.
8. Breslau-Warschauer Eisenbahn. Direction in Oels.
9. Bröltbahn. Direction in Hennef a. d. Sieg.
10. Centralverwaltung für Secundärbahnen Herm. Bachstein, Berlin SW., Großbeerenstr. 88/89.
    a) Ruhla.
    b) Ilmenau-Großbreitenbach.
    c) Hohenebra-Ebeleben.
    d) Arnstadt-Ichtershausen.
    e) Neubrandenburg-Friedland.
    f) Osterwieck-Wasserleben.
    g) Worms-Offstein.
    h) Weinheim-Reichelsheim.
    i) Osthofen-Westhofen.

k) Sprendlingen-Wöllstein.
l) Mannheim-Weinheim.
m) Weinheim-Heidelberg.
n) Heidelberg-Mannheim.
o) Zell-Todtnau.
p) Bergthalbahn.

11. Crefelder Eisenbahn. Direction in Crefeld.
12. Cronberger Eisenbahn. Direction in Cronberg.
13. Dahme-Uckroer Eisenbahn. Direction in Dahme.
14. Deggendorf-Mettener Localbahn. Betriebsleitung in Deggendorf.
15. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Direction in Dortmund.
16. Eckernförde-Kappelner Eisenbahn. Direction in Eckernförde.
17. Eisenberg-Crossener Eisenbahn. Betriebsverwaltung in Eisenberg S.-A.
18. Eisern-Siegener Eisenbahn. Direction in Siegen.
19. Elsaß-Lothringische Eisenbahn. Kaiserliche General-Direction der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn in Straßburg i. E. Verkehrs-Inspectionen in Basel, Mülhausen i. E., Colmar, Straßburg, Saargemünd, Metz, Luxemburg.
20. Ermsthalbahn. Direction in Urach in Württemberg.
21. Eutin-Lübecker Eisenbahn. Direction in Lübeck.
22. Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn. Kaiserliche General-Direction der Elsaß-Lothringer Eisenbahn in Straßburg i. E.
23. Frankfurter Güter-Eisenbahn. Direction in Breslau.
24. Georg-Marienhütten-Eisenbahn. Direction in Osnabrück.
25. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Betriebsverwaltung in Gernrode a. H.
26. Gotteszell-Viechtach. Betriebsverwaltung in Viechtach.
27. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Direction in Blankenburg a. H.
28. Hessische Ludwigsbahn. Direction in Mainz.
29. Hoyaer Eisenbahn. Vorstand in Hoya a. d. W.
30. Kerkerbachbahn. Direction in Christianshütte.
31. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Direction in Kiel.
32. Kirchheimer Eisenbahn. Direction in Kirchheim u. T. i. Württemberg.
33. Königsberg-Cranzer Eisenbahn. Direction in Königsberg i. Pr.
34. Kreis Altenaer Bahn. Direction in Altena i. Westf.
35. Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln. Direction in Flensburg.
36. Ludwigsbahn. Direction in Nürnberg.
37. Lübeck-Büchener Eisenbahn. Direction in Lübeck.
38. Main-Neckar-Bahn. Direction in Darmstadt.
39. Marienburg-Mlawka-Eisenbahn. Direction in Danzig.
40. Mecklenb. Friedrich-Franzbahn. Großherzogl. General-Direction in Schwerin.
41. Mecklenb. Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn. Direction in Wesenberg i. M.
42. Militärbahn. Direction der Königlichen Militärbahn in Berlin.
43. Neuhaldensleben-Eislebener Eisenbahn. Betriebsverwaltung in Neuhaldensleben.
44. Oberhessische Eisenbahn. Großherzogl. Direction in Gießen.
45. Oldenburgische Staats-Eisenbahn. Großherzogl. Eisenbahn-Direction in Oldenburg.
46. Ostpreußische Südbahn. Direction in Königsberg i. Pr.
47. Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn. Direction in Neuruppin.
48. Peine-Ilseder Eisenbahn. Direction in Gr.-Ilsede.
49. Pfälzische Eisenbahn. Direction in Ludwigshafen a. Rh.
50. Preußische Staats Eisenbahnen.

I. Königliche Eisenbahn-Direction Altona.
Gesammtlänge 1543 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Flensburg.
2. Hamburg.
3. Kiel.
4. Wittenberge.

II. Königliche Eisenbahn-Direction Berlin.
Gesammtlänge 587 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Berlin 1.
2. Berlin 2.
3. Berlin 3.
4. Berlin 4

III. Königliche Eisenbahn-Direction Breslau.
Gesammtlänge 1863 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Breslau 1.
2. Breslau 2.
3. Glogau.
4. Görlitz.
5. Neiße.
6. Waldenburg.

IV. Königliche Eisenbahn-Direction Bromberg.
Gesammtlänge 1618 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Bromberg.
2. Cüstrin.
3. Schneidemühl.
4. Thorn.

V. Königliche Eisenbahn-Direction Cassel.
Gesammtlänge 1388 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Cassel 1.
2. Cassel 2.
3. Göttingen.
4. Nordhausen.

VI. Königliche Eisenbahn-Direction Cöln.
Gesammtlänge 1264 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Aachen.
2. Coblenz.
3. Cöln.
4. Crefeld.

VII. Königliche Eisenbahn-Direction Danzig.
Gesammtlänge 1387 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Danzig.
2. Dirschau.
3. Graudenz.
4. Neustettin.

VIII. Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld.
Gesammtlänge 1049 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Altena.
2. Düsseldorf.
3. Elberfeld.
4. Hagen.

IX. Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt.
Gesammtlänge 1035 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Erfurt 1.
2. Erfurt 2.
3. Weißenfels.

X. Königliche Eisenbahn-Direction Essen a/Ruhr.
Gesammtlänge 819 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Dortmund.
2. Duisburg.
3. Essen a/Ruhr 1.
4. Essen a/Ruhr 2.

XI. Königliche Eisenbahn-Direction Frankfurt a/Main.
Gesammtlänge 1284 km.
Verkehrs-Inspectionen in:
1. Frankfurt a/Main.
2. Fulda.
3. Wetzlar.
4. Wiesbaden.

XII. Königliche Eisenbahn-Direction Halle a. S.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Berlin.
2. Cottbus.
3. Dessau.
4. Halle a. S.
5. Leipzig.

XIII. Königliche Eisenbahn-Direction Hannover.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Bremen.
2. Hameln.
3. Hannover 1.
4. Hannover 2.
5. Harburg.

XIV. Königliche Eisenbahn-Direction Kattowitz.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. [illegible]
2. [illegible]
3. [illegible]
4. [illegible]

XV. Königliche Eisenbahn-Direction Königsberg i. Pr.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Allenstein 1.
2. Allenstein 2.
3. Königsberg i. Pr.
4. Lyck.
5. Tilsit.

XVI. Königliche Eisenbahn-Direction Magdeburg.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Braunschweig.
2. Halberstadt.
3. Magdeburg 1.
4. Magdeburg 2.
5. Stendal.

XVII. Königliche Eisenbahn-Direction Münster i. W.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Emden.
2. Minden i. Westf.
3. Paderborn.
4. Wesel.

XVIII. Königliche Eisenbahn-Direction Posen.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Guben.
2. Lissa i. P.
3. Posen.

XIX. Königliche Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken.
Gesammtlänge [illegible] km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Saarbrücken.
2. Trier.

XX. Königliche Eisenbahn-Direction Stettin.
Gesammtlänge 1644 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Stettin 1.
2. Stettin 2.
3. Stolp.
4. Stralsund.

Mit dem 1. April 1895 werden die bisherigen 11 Eisenbahn-Directionen mit den zugehörigen 75 Eisen- [illegible] aufgehoben und treten an deren Stelle die [illegible] Eisenbahn-Directionen.

[illegible] Eisenbahn-Directionen liegt [illegible] ausgewiesenen Rechten [illegible] im Betriebe befindlichen Staats-Eisenbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen [illegible] unter Leitung des Ministers [illegible]. Für jeden Eisenbahn-Directions-Bezirk [illegible] eine Hauptkasse, welche [illegible] befindet.

[illegible] Ausführung und Ueberwachung des [illegible] der Königlichen Eisenbahn-Directionen werden eingerichtet:

a. [illegible] Betriebs-Inspectionen,
b. [illegible] Maschinen-Inspectionen,
c. [illegible] Werkstätten-Inspectionen,
d. [illegible] Telegraphen-Inspectionen,
e. [illegible] Verkehrs-Inspectionen,
f. — Bauabtheilungen, für die Leitung der Ausführung von Neubauten.

[illegible]

[illegible] Rechtsstreitigkeiten und Gemeinschaftsstrecken.

[illegible] Direction in [illegible]
[illegible] Eisenbahn. [illegible]
[illegible] Verwaltung in [illegible]
[illegible] Localbahn. [illegible]
[illegible] Eisenbahn. [illegible]
[illegible] Direction in [illegible]
[illegible] Königliche General-Direction in Dresden.

[illegible] und Ingenieur-[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] I
[illegible] II

[illegible] befinden sich in Staatsverwaltung [illegible] Bahn. Direction in Zittau [illegible] Eisenbahn. Vorstand in Altenburg [illegible] Eisenbahn (Direction in Dresden).

[illegible] Eisenbahn. Direction in [illegible]
[illegible] Eisenbahn. Direction in Schleswig.
[illegible] Eisenbahn. Direction in [illegible]
[illegible] Eisenbahn. Direction in [illegible]
[illegible] Eisenbahn. Betriebs-Verwaltung in [illegible]
[illegible] Eisenbahn. Direction in Weimar.
[illegible] Eisenbahn. Direction in [illegible]
[illegible] Bahn. Direction in Meiningen.
[illegible] Eisenbahn. Betriebs-Vorstand in [illegible]
67. [illegible] Staats-Eisenbahn. General-Direction in [illegible]
68. [illegible] Eisenbahn. Direction in [illegible]

12. Vergleichende Münztabelle aller Länder.

In:	Gold- und Silberwährung.	M.	Pf.	Fl. Ö.	Kr. W.	Fr.	Ct.
Aegypten	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	21	—	10	—	26
Arabien	1 Moccath. à 80 Kab. (120½ Mth. = 100 öst. M.-Ther.-Th.)	3	50	1	75	4	38
Argent. Republik	1 Peso fuerte à 100 Cent.	4	10	2	05	5	13
Australien	1 L. Strlg. à 20 s. à 20 d.	20	40	10	20	25	48
Belgien	1 Franc. à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Birma	1 Bat. à 4 Salung à 2 Fuang à 100 Kauri	2	36	1	18	2	95
Bolivia	1 Peso à 100 Cent.	4	33	2	17	5	42
Brasilien	1 Milreïs à 1000 Reïs	2	34	1	17	2	93
Canada	Wie Großbrit. Auch 1 Halifax à 5 s.	5	—	2	50	6	25
Central-Amerika	1 Dollar à 100 Cent oder 1 Piaster à 100 Centavos	4	33	2	17	5	42
Ceylon	1 Rupie oder Rupee	1	10	—	55	1	38
Chili	1 Peso à 100 Centavos	4	—	2	—	5	—
China	1 Haykuan Taël à 1000 Cash	6	40	3	20	8	—
Cochinchina	1 Rupie à 8 Fanons à 18 Cash	1	92	—	96	2	40
Columbia	1 Peso à 100 Centavos	1	10	—	55	1	38
Cuba und Portorico	1 Piaster à 100 Cents	4	33	2	17	5	42
Dänemark	1 Krone à 100 Oere	1	12^{5}	—	56	1	41
Deutschland	1 Mark à 100 Pfennig	1	—	—	50	1	25
Dominic. Republik	1 Gourd à 100 Cento	4	33	2	17	5	42
Ecuador	1 Piaster	3	10	1	55	3	85
Finnland	1 Markka a 100 Pfenni	—	80	—	40	1	—
Frankreich	1 Franc à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Gesellsch.-Inseln	1 Frank à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Griechenland	1 Drachme à 100 Lepta	—	73	—	36	—	91
Großbritannien	1 L. Strlg. à 20 s. à 12 d.	20	40	10	20	25	48
Hayti	1 Piaster, Pesos und Centavos	4	33	2	17	5	42
Japan: im Lande	1 Itzebou	1	50	—	75	1	88
mit Europa	1 mex. Silber-Dollar	4	50	2	25	5	63
Italien	1 Lire à 100 Centesimi	—	80	—	40	1	—
Liberia	1 Dollar à 100 Cents	4	25	2	13	5	31
Madagascar	engl. und amerikan. Münzen oder Silber n. Gew.						
Marocco	1 Mitskal à 10 Ukki. à 4½ Mouson. à 6 Quart. à 4 Flus à 4 Kirat	2	10	1	05	2	63
	1 Piaster à 15 Unzen	4	33	2	17	5	42
Mexico	1 Peso à 8 Reales à 4 Quartillos	4	33	2	17	5	42
Niederlande	1 Gulden à 100 Cents	1	70	—	85	2	13
Norwegen	1 Krone à 100 Oere	1	12^{5}	—	56	1	41
Oesterreich-Ungarn	1 Gulden à 100 Kreuzer. Goldgulden	2	—	1	—	2	50
	Silbergulden	1	70	1	—	2	12
	1 Krone à 100 Heller	—	85	-	50	1	06
Ostindien	1 Rupie à 16 Onoras à 12 Pies	2	—	1	—	2	50
Paraguay	1 Piaster à 100 Centimes	4	—	2	—	5	—
Persien	1 Toman à 2 Panabat à 10 Schahai	9	30	4	65	11	63
	1 Keran à 10 Senar à 10 Bisti à 10 Din.	—	93	—	47	1	16
	1 Rupie Silber	1	55	—	78	2	04
Peru	1 Sol à 100 Cents	4	—	2	—	5	—
Portugal	1 Milreïs à 1000 Reïs	4	50	2	25	5	55
Rumänien	1 Lei à 100 Ban Para	—	80	—	40	1	—
Rußland	1 Rubel à 100 Kopeken. Goldrubel	3	20	1	60	4	—
	Silberrubel	2	25	1	12	2	81
Sandwichs-Inseln	1 Dollar à 100 Cents	4	25	2	13	5	31
Schweden	1 Krone à 100 Oere	1	12^{5}	—	56	1	41
Schweiz	1 Franc à 100 Rappen	—	80	—	40	1	—
Serbien	1 Piaster	—	18	—	09	—	21
	1 Dinor à 100 Kora	—	80	—	40	1	—
Siam	1 Bat à 4 Salung à 2 Fuang à 800 Kauri	2	50	1	25	3	13
Spanien	1 Peseta à 100 Cents	—	80	—	40	1	—
	1 Doura à 20 Reales à 100 Cents	4	20	2	10	5	25
Tripolis	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	18	—	10	—	25
Tunis	1 Tunesischer Piaster à 16 Karuben	—	54	—	27	—	68
Türkei	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	19	—	10	—	25
Uruguay	1 Peso corr. à Reales	3	20	1	60	4	—
Venezuela	1 Venecuelano à 100 Centajos	4	05	2	03	5	06
Verein. St. v. N.-A.	1 Dollar à 100 Cents	4	20	2	10	5	25

In vorstehender Münztabelle sind die einzelnen Geldwerte ohne Berücksichtigung ihres jeweiligen Coursstandes angegeben. — Will man eine Umrechnung der einen Sorte in die andere vornehmen, so hat man z. B. bei der Verwandlung deutschen Geldes in Frankenwährung den Betrag des deutschen Geldes mit dem jeweiligen Course zu dividieren: Coursstand des Francs 100 Francs = 81,50 Mark;

81,50 : 25 Mark = 30,67 Francs.

Bei der Verwandlung des fremdländischen Geldes in deutsche Währung mit dem jeweiligen Cours zu multiplizieren: Coursstand des Guldens 100 Gulden = 167 Mark;

25,30 Gulden × 1,67 = 42,25 Mark.

XII. Königliche Eisenbahn-Direction Halle a/S.
Gesammtlänge 1884 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Berlin 5.
2. Cottbus.
3. Dessau.
4. Halle a/S.
5. Leipzig.

XIII. Königliche Eisenbahn-Direction Hannover.
Gesammtlänge 1656 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Bremen.
2. Hameln.
3. Hannover 1.
4. Hannover 2.
5. Harburg.

XIV. Königliche Eisenbahn-Direction Kattowitz.
Gesammtlänge 1278 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Kattowitz.
2. Oppeln.
3. Ratibor.
4. Tarnowitz.

XV. Königliche Eisenbahn-Direction Königsberg i/Pr.
Gesammtlänge 1581 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Allenstein 1.
2. Allenstein 2.
3. Königsberg i/Pr.
4. Lyck.
5. Tilsit.

XVI. Königliche Eisenbahn-Direction Magdeburg.
Gesammtlänge 1660 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Braunschweig
2. Halberstadt.
3. Magdeburg 1.
4. Magdeburg 2.
5. Stendal.

XVII. Königliche Eisenbahn-Direction Münster i/Westf.
Gesammtlänge 1235 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Emden.
2. Münster i/Westf.
3. Paderborn.
4. Wesel.

XVIII. Königliche Eisenbahn-Direction Posen.
Gesammtlänge 1437 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Guben.
2. Lissa i/P.
3. Posen.

XIX. Königliche Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken.
Gesammtlänge 848 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Saarbrücken.
2. Trier.

XX. Königliche Eisenbahn-Direction Stettin.
Gesammtlänge 1644 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Stettin 1.
2. Stettin 2.
3. Stolp.
4. Stralsund.

Mit dem 1. April 1895 werden die bisherigen 11 Eisenbahn-Directionen mit den zugehörigen 75 Eisenbahn-Betriebsämtern aufgelöst und treten an deren Stelle 20 Königliche Eisenbahn-Directionen.

Den Königlichen Eisenbahn-Directionen liegt mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Staats-Eisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen ob, und zwar unter Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Für jeden Eisenbahn-Directions-Bezirk besteht eine Hauptkasse, welche sich am Sitze der betreffenden Direction befindet.

Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach Anordnung der Königlichen Eisenbahn-Directionen werden eingerichtet:

a) 230 Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen,
b) 72 „ Maschinen-Inspectionen,
c) 73 „ Werkstätten-Inspectionen,
d) 20 „ Telegraphen-Inspectionen,
e) 82 „ Verkehrs-Inspectionen,
f) — „ Bauabtheilungen, für die Leitung der Ausführung von Neubauten.

Die hauptsächlichsten Amtsgeschäfte der Verkehrs-Inspectionen, soweit dieselben für das Publikum in Betracht kommen, sind: Die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-Abfertigungs- und Kassendienstes, die Erledigung von Anträgen und Beschwerden in Angelegenheiten des Abfertigungs- und Beförderungsdienstes, die Erledigung von Erstattungs-Anträgen aus den Frachtverträgen über die Beförderung von Gepäck-Gütern, lebenden Thieren und Leichen, insbesondere wegen Verlustes und Beschädigungen oder wegen Verzögerung der Beförderung.

Die Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht, von Nebengebühren und Conventionalstrafen.

51. Priegnitz-Eisenbahn. Direction in Perleberg.
52. Rheinufer-Ettenheim-Münster Eisenbahn. Betriebs-Verwaltung in Ettenheim.
53. Rhein-Diemelthalbahn. Verwaltung in Siegen.
54. Rhörenbach b. Lindau-Weiler-Localbahn. Betriebs-Verwaltung in Weiler im Allgäu.
55. Ronsdorf-Müngsteiner Eisenbahn. Vorstand in Ronsdorf.
56. Saalbahn. Direction in Jena.
57. Sächsische Staatsbahn. Königliche General-Direction in Dresden.

Betriebs-Ober-Inspections- und Ingenieur-Bezirke:
Dresden-Altstadt.
Dresden-Neustadt.
Chemnitz.
Zwickau.
Leipzig I.
Leipzig II.

Von Privatbahnen befinden sich in Staatsverwaltung die Zittau-Reichenberger Bahn (Direction in Zittau), die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn (Vorstand in Altenburg), die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (Direction in Dresden).

58. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn. Direction in Gmund.
59. Schleswig-Angler Eisenbahn. Direction in Schleswig.
60. Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Direction in Soldin.
61. Stendal-Tangermünder Eisenbahn. Direction in Tangermünde.
62. Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Betriebs-Verwaltung in Lippstadt.
63. Weimar-Geraer Eisenbahn. Direction in Weimar.
64. Wermelskirchen-Burg-Eisenbahn. Direction in Wermelskirchen.
65. Werra-Bahn. Direction in Meiningen.
66. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. Betriebs-Vorstand in Perleberg.
67. Württembergische Staats-Eisenbahn. General-Direction in Stuttgart.
68. Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn. Direction in Finsterwalde.

12. Vergleichende Münztabelle aller Länder.

In:	Gold- und Silberwährung.	M.	Pf.	Fl. Ö.	Kr. W.	Fr.	Ct.
Aegypten	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	21	—	10	—	26
Arabien	1 Moccath. à 80 Kab. ($120\frac{1}{2}$ Mth. = 100 öst. M.-Ther.-Th.)	3	50	1	75	4	38
Argent. Republik	1 Peso fuerte à 100 Cent.	4	10	2	05	5	13
Australien	1 L. Strlg. à 20 s. à 20 d.	20	40	10	20	25	48
Belgien	1 Franc. à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Birma	1 Bat. à 4 Salung à 2 Fuang à 100 Kauri	2	36	1	18	2	95
Bolivia	1 Peso à 100 Cent.	4	33	2	17	5	42
Brasilien	1 Milreïs à 1000 Reïs	2	34	1	17	2	93
Canada	Wie Großbrit. Auch 1 Halifax à 5 s.	5	—	2	50	6	25
Central-Amerika	1 Dollar à 100 Cent oder 1 Piaster à 100 Centavos	4	33	2	17	5	42
Ceylon	1 Ruipe oder Rupee	1	10	—	55	1	38
Chili	1 Peso à 100 Centavos	4	—	2	—	5	—
China	1 Haykuan Taël à 1000 Cash	6	40	3	20	8	—
Cochinchina	1 Rupie à 8 Fanons à 18 Cash	1	92	—	96	2	40
Columbia	1 Peso à 100 Centavos	1	10	—	55	1	38
Cuba und Portorico	1 Piaster à 100 Cents	4	33	2	17	5	42
Dänemark	1 Krone à 100 Oere	1	12^5	—	56	1	41
Deutschland	1 Mark à 100 Pfennig	1	—	—	50	1	25
Dominic. Republik	1 Gouard à 100 Cento	4	33	2	17	5	42
Ecuador	1 Piaster	3	10	1	55	3	85
Finnland	1 Markka a 100 Pfenni	—	80	—	40	1	—
Frankreich	1 Franc à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Gesellsch.-Inseln	1 Frank à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Griechenland	1 Drachme à 100 Lepta	—	73	—	36	—	91
Großbritannien	1 L. Strlg. á 20 s. à 12 d.	20	40	10	20	25	48
Hayti	1 Piaster, Pesos und Centavos	4	33	2	17	5	42
Japan: im Lande	1 Itzebou	1	50	—	75	1	88
mit Europa	1 mex. Silber-Dollar	4	50	2	25	5	63
Italien	1 Lire à 100 Centesimi	—	80	—	40	1	—
Liberia	1 Dollar à 100 Cents	4	25	2	13	5	31
Madagascar	engl. und amerikan. Münzen oder Silber n. Gew.						
Marocco	1 Mitskal à 10 Ukki. à $4\frac{1}{2}$ Mouson. à 6 Quart. à 4 Flus à 4 Kirat	2	10	1	05	2	63
	1 Piaster à 15 Unzen	4	33	2	17	5	42
Mexico	1 Peso à 8 Reales à 4 Quartillos	4	33	2	17	5	42
Niederlande	1 Gulden à 100 Cents	1	70	—	85	2	13
Norwegen	1 Krone à 100 Oere	1	12^5	—	56	1	41
Oesterreich-Ungarn	1 Gulden à 100 Kreuzer. Goldgulden	2	—	1	—	2	50
	Silbergulden	1	70	1	—	2	12
	1 Krone à 100 Heller	—	85	-	50	1	06
Ostindien	1 Rupie à 16 Onoras à 12 Pies	2	—	1	—	2	50
Paraguay	1 Piaster à 100 Centimes	4	—	2	—	5	—
Persien	1 Toman à 2 Panabat à 10 Schahai	9	30	4	65	11	63
	1 Keran à 10 Senar à 10 Bisti à 10 Din.	—	93	—	47	1	16
	1 Rupie Silber.	1	55	—	78	2	04
Peru	1 Sol à 100 Cents	4	—	2	—	5	—
Portugal	1 Milreïs à 1000 Reïs	4	50	2	25	5	55
Rumänien	1 Lei à 100 Ban Para	—	80	—	40	1	—
Rußland	1 Rubel à 100 Kopeken. Goldrubel	3	20	1	60	4	—
	Silberrubel	2	25	1	12	2	81
Sandwichs-Inseln	1 Dollar à 100 Cents	4	25	2	13	5	31
Schweden	1 Krone à 100 Oere	1	12^5	—	56	1	41
Schweiz	1 Franc à 100 Rappen	—	80	—	40	1	—
Serbien	1 Piaster	—	18	—	09	—	21
	1 Dinor à 100 Kora	—	80	—	40	1	—
Siam	1 Bat à 4 Salung à 2 Fuang à 800 Kauri	2	50	1	25	3	13
Spanien	1 Peseta à 100 Cents	—	80	—	40	1	—
	1 Doura à 20 Reales à 100 Cents	4	20	2	10	5	25
Tripolis	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	18	—	10	—	25
Tunis	1 Tunesischer Piaster à 16 Karuben	—	54	—	27	—	68
Türkei	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	19	—	10	—	25
Uruguay	1 Peso corr. à Reales	3	20	1	60	4	—
Venezuela	1 Venecuelano à 100 Centajos	4	05	2	03	5	06
Verein. St. v. N.-A.	1 Dollar à 100 Cents	4	20	2	10	5	25

In vorstehender Münztabelle sind die einzelnen Geldwerte ohne Berücksichtigung ihres jeweiligen Coursstandes angegeben. — Will man eine Umrechnung der einen Sorte in die andere vornehmen, so hat man z. B. bei der Verwandlung deutschen Geldes in Frankenwährung den Betrag des deutschen Geldes mit dem jeweiligen Course zu dividieren: Coursstand des Francs 100 Francs = 81,50 Mark;

81,50 : 25 Mark = 30,67 Francs.

Bei der Verwandlung des fremdländischen Geldes in deutsche Währung mit dem jeweiligen Cours zu multiplizieren: Coursstand des Guldens 100 Gulden = 167 Mark;

25,30 Gulden × 1,67 = 42,25 Mark.

13. Die Gewichte aller Länder im Vergleich zu Kilogrammen.

In:	Benennung der Gewichte.	Kilogr.
Aegypten	metrische Gewichte.	
Arabien	1 Bahar à 15 Frehsils à 10 Mahnds à 3 Rotoli	83,018
	1 Mahnds à 4 Wakeias	1,329
Argent. Republik	1 Quintal à 4 Arrobas à 25 Pfund	22,969
Belgien	metrische Gewichte.	
Birma	1 Bis à 100 Kaiats	1,656
Bolivia	1 Quintal à 4 Arrobas	46,000
Brasilien	1 Quintal à 4 Arrobas à 32 Arratels	58,752
Central-Amerika	1 Quintal à 4 Arrobas à 25 Pfund	46,014
Chili	metrische Gewichte.	
China	1 Pikul à 100 Catties = 133 engl. av. d. p. à 16 Taëls	60,500
Dänemark	1 Ctr. 100 Quint. à 10 Ort	50,000
	1 Schiffspfund à 20 Liespfund 160 Kgr. 1 Registerton	1000,000
Deutschland	1 Kilogramm à 1000 Gramm	1,000
Dominic. Republik	1 Quintal à 4 Arrobas à 100 Litras	46,500
Ecuador	metrische Gewichte.	
Frankreich	metrische Gewichte.	
Griechenland	1 Cantar à 44 Oka à 1280 kgl. (400 alte) Drachmen	56,320
	1 Mine à 1500 kgl. Drachmen	1,500
Großbrit. u. Irland	1 Hundredweight (Ctr.) à 4 Quart. à 2 Stones à 14 Pfd. av. d. p. 16 Unzen = 1 Pfund, 28 Pfund = 1 Quarter, 4 Quarter = 1 Hundredweight, 20 Hundredweight = 1 Tonne	50,782
	1 Pfund avoir du poids à 16 Unzen à 16 Dram.	0,453
Hayti	1 Quintal à 100 Pfund à 16 Unzen	48,950
Japan	1 Picul à 100 Catties 57.962 Kgr. 1 Kin. à 190 Momme	0,280
Italien	metrische Gewichte.	
Liberia	englisches avoir du poids.	
Marocco	1 Artal à 20 Unzen (100 Artal — 1 Kindar)	0,461
Mexico	metr. Gewicht. 1 Quintal à 4 Arrobas à 25 Pfund	46,000
Niederlande	1 Centner (à 100 Pond à 10 Ons à 10 Lood à 10 Wigtjes)	100,000
Norwegen	1 Centner à 100 Pfund	33,300
Oesterreich	metrische Gewichte.	
Ostindien	1 Bazar Maund à 40 Seers à 16 Chittacks à 5 Tolas	37,260
	1 Factorei-Maund	33,868
	1 Catty à 20 Taëls à 4 Tikals (in Bankok)	1,210
	1 Soer à 8 Paloms (in Pondichery)	0,272
	1 Bis à 100 Keiats (Rangoon)	1,656
Paraguay	1 Fanega	50,501
Persien	1 Tabris Maund à 100 Miskals	4,600
	1 Miskal à 6 Dung à 4 Nakut	0,005
	1 Schiras Maund à 1280 Miskals	5,750
Portugal	metrische Gewichte.	
Rumänien	1 Kantaro à 44 Oka à 4 Litra	56,254
	1 Oka à 4 Litra à 100 Dramuri	1,283
Rußland	1 Berkowitz (à 10 Pud à 40 Pfd. à 32 Loth à 2 Solotnik à 96 Doli)	163,800
Schweden	1 Schaalpfund à 100 Ort à 100 Korn	0,425
Schweiz	1 Centner à 100 Pfund à 32 Loth	50,000
Serbien	1 Oka à 4 Litra à 100 Drachmen	1,280
Siam	1 Pikul à 50 Kettis à 20 Taëls	60,479
Spanien	metrische Gewichte.	
Tripolis	1 Cantar à 40 Oken à $2^1/_2$ Rottel	48,823
Tunis	1 Cantar à 100 Rottel attari	50,683
Türkei	1 Cantar à 100 Bekiey à 1000 Dirhem	50,000
	1 Bekiey à 1000 Dirhem	0,500
	1 Tscheki Kameelhaare = 800 Drachmen.	
	1 Tscheki Opium = 250 Drachmen.	
	1 Tscheki Gold oder Silber = 100 Drachmen.	
Turkestan	1 Batman à 8 Sir à 8 Tscharik	125,376
Venezuela	1 Quintal à 4 Arrobas	31,014
Verein. St. v. N.-Am.	das englische Handelsgewicht.	

Gewichts-Tabelle.

Tonne	Centner	Kilogramm	Pfund	Dekagramm	Gramm	Zehntel oder Decigr.	Hundertstel oder Centigr.	Tausendstel oder Milligr.
1	20	1000	2000	100 000	1 000 000	10 000 000	100 000 000	1 000 000 000
	1	50	100	5 000	50 000	500 000	5 000 000	50 000 000
		1	2	100	1 000	10 000	100 000	1 000 000
			1	50	500	5 000	50 000	500 000
				1	10	100	1 000	10 000
					1	10	100	1 000
						1	10	100
							1	10
								1

14. Notizblatt für häufig vorkommende Tarifsätze.

Entfernung km	nach Station	Tarifsätze für 100 kg in Mark												Bemerkungen.
		Eilgut	Frachtgut	2. ermäßigte Stückgutclasse	A 1 5000 kg / Ausfuhrgut	B 10000 kg	A 2 5000 kg	Spec.-T. I 10000 kg	Spec.-T. II 10000 kg und 5000 kg d. Sp.-T. III	Spec.-T. III 10000 kg	Ausnahme-Tarife für	Ausnahme-Tarife für	Ausnahme-Tarife für	

Notizblatt für häufig vorkommende Tarifsätze.

Entfernung km	nach Station	Tarifsätze für 100 kg in Mark									Ausnahme-Tarife			Bemerkungen
		Eilgut	Frachtgut	2. ermäßigte Stückgutclasse	A 1 5000 kg — Ausfuhrgut	B 10000 kg	A 2 5000 kg	Spec.-T. I 10000 kg	Spec.-T. II 10000 kg und 5000 kg d. Sp.-T. III	Spec.-T. III 10000 kg	für	für	für	

(Stem

Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben			
	M.	Pf.		

3d №

Eigenth.

№

Eigenth.

№

Pos.

Die e
Verkehrs-Ord

3e Zeichen und Nummer

K. F. M

1315

3i Sonstige zulä
Erklärunge
Steueramtl. Beha
Verzeichniß der
papiere und
schlüsse rc.

3k Deklarirtes In
an der Liefer

Nachnahme
Baar-Vo
nach Ein
Einzelnac
obige
Nachna

Stempel der **Empfangs**-Station

3m Frankatur-Ve
des Absend
Frei, ausschlie
Nachnahme-Pr

die Eisenbahn, die übrigen durch den
he der Absender zu verladen hat, sind
ale des Wagens einzutragen.

Wird Dupl
(Aufnahmesche
beantragt
ja

auf die Rückseite der Rechnung

Papier-Breite: 38 cm.

30 cm.

3
n
3
rk,
rk
tt=
ie

(Soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen oder Verbände für einzelne Gegenstände Ausnahmetarife bestehen.)

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
		Steinkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° R ein specifisches Gewicht von 0,950 und darüber haben.
	Steinnüsse und Abfälle bei der Steinnußbearbeitung (Steinnußspäne, Steinnußmehl).	
		Stroh, auch Raps- und Reisstroh, und Seile aus Stroh.
	Strohstoff, Strohzellstoff.	
		Strontianhydrat, krystallisirtes (Krystallspath).
		Stühle, hölzerne, unzerlegte oder nicht zusammenlegbare, auch Binsen- und Rohrstühle.
		Stuhlrohrabfall.
Sumach (Schmack).		
	Tabaksrippen und Caboschen (Abfälle von Tabaksrippen), unverarbeitete.	**Tabaksjauche** (gebrauchte Tabakslauge), Tabakswasser. Tabakslauge, ungebrauchte (Tabaksextract, Tabakssauce), gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.
	Talk, als: Talkstein, auch gemahlen (Federweiß), Talkerde, Speckstein und und Asbestine (Agalith, Nematolith,	
	Tauwerk, altes.	
		Theaterrequisiten, gebrauchte.
	Theerwasser (Theer- oder Kiengalle).	**Theere,** folgende: 1. Braunkohlentheer und Steinkohlentheer; 2. Holztheer; 3. Fettgastheer (Oelgastheer); 4. Dachtheer aller Art (Gemische aus Theer, Pech oder Asphalt, denen meist geringe Mengen Harz, Schwefel, erdige Substanzen u. s. w. zugesetzt sind).
	Thierhaare, gewaschen und gereinigt. Roßhaare von Schweif und Mähne, sowie Borsten (d. s. die ausgekämmten, am Rücken, Nacken [Hals] und Schwanze des Schweines gewachsenen, langen, steifen und spannkräftigen Haare) gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.	**Thierhaare,** ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle.
	Thieröl, roh (Nebenerzeugniß der Knochenkohlebereitung).	
	Thon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, in Fässern, Kisten oder Kasten.	**Thon,** roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken.
Thonerde, folgende: Thonerde, colloidale (gallertartige); Thonerde, gelöste, essigsaure (Beizflüssigkeit): Thonerde, salzsaure, oder Chloraluminium und Chloraluminiumlauge; Thonerde, schwefelsaure, präparirte.		**Thonerde,** schwefelsaure, präparirte, im Falle der Ausfuhr.
	Thonerdehydrat, Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige).	**Thonerdehydrat,** Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige) im Falle der Ausfuhr.
	Thonwaaren aller Art (Porzellan, Steingut, Fayence), soweit nicht in den Specialtarifen I und III genannt, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung; Kugeln aus ungebranntem Thon zum Gebrauch in chemischen und anderen Werkstätten, sowie Schmelztiegel aus Graphit und Thon.	**Thonwaaren,** folgende: Pflastersteine, Platten und Fliesen (unglasirt), unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung; ferner Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen, Thonballons, leere, sowie Thonknöpfe zur Befestigung von Verputz.

Specialtarif I.	Specialtarif II.	Specialtarif III.
(Soweit nicht im Verkehr einzelner	Bahnen oder Verbände für einzelne Gegen-	stände Ausnahmetarife bestehen.)
		Torf- und **Torfstreu**, auch gepreßt.
		Torfkohle.
	Traß, sizilianischer (Puzzolanerde).	**Traß**, anderer als sicilianischer.
Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup.		
	Trippel.	**Tripolith.**
Tuchränder (Tuchleisten, Tucheggen, Sahlbänder, Sahlleisten), neue.		
		Umzugsgut (Möbel, Hausgeräthe und Haushaltungsgegenstände, welche bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzuges aufgegeben werden und zum Haushalte des Umziehenden gehören).
	Vitriollösung, wie sie für Bespritzung der Reben zur Verhütung des falschen Mehlthaues verwendet wird (insbesondere flüssiges Azurin).	
Wachholderbeeren.		
	Walkfett und **Wollfett**, unvermischt mit anderen Fetten und Oelen.	**Walkabgänge** und **Waschabgänge** aus Färbereien, Zeugdruckereien, Spinnereien, Webereien und Wollwäschereien, ungereinigte flüssige, auch eingedickte (Paste, Fettschlamm) und eingetrocknete (Suinter). Walkfett und Wollfett s. Specialtarif II.
		Wasser (gewöhnliches Brunnen-, Fluß-, Regen- und Seewasser). Mineralwasser s. Specialtarif I.
	Wasserglas.	**Wasserglas** im Falle der Ausfuhr.
Wau.		**Watte.** Ungeleimte baumwollene Fabrikate (Charpie-Baumwollfließe, gekrempelte Charpie-Baumwolle, medicinische Verbandwatte) gehören zur Allgemeinen Wagenladungsclasse.
	Weinhefe, flüssige oder gepreßte.	
Werg-Garnabfälle und **Heede-Garnabfälle.**		**Werg** und Abwerg, Heede und Heedeabfälle.
Wermuthkraut, getrocknetes.		
Wolle (Schafwolle), auch Ziegenwolle (Angora, Mohair), Lama-, Alpaka-, Vicuña- (Vicogne-) Wolle, Kameelhaar, roh oder gewaschen, Wollkämmlinge, (Kammzug gehört zur Allgemeinen Wagenladungsclasse), Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle.		
	Xylolith (feuer- und wetterbeständiges Holz), auch gefärbt in eckigen Platten.	
Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei.		**Zinkischer Ofenbruch** (Zinkschwamm, auch Hochofenschwamm), Zinkgekrätz, Zinkasche, Zinkschlacke.
Zinkchlorid (Chlorzink).	**Zinkchloridlösung** (Chlorzinklösung), auch eingedickte.	
Zinkvitriol.		**Zinkoxydhydrat**, unreines, trockenes (Abfall der Farbenfabrikation).
	Zinkstaub (Poussière), Zinkgrau, zinkischer Flugstaub.	
Zinnasche (auch bleihaltige), unreine (Abfall der Metallwaarenfabrikation).		
Zittwer (Wurmsamen).		
Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art im Falle der Ausfuhr.		

10. Verkaufspreise und Gebühren für Ausfüllung und Abstempelung von Formularen.

	M.	Pf.
1. Verkaufspreis der Formulare zu deutschen Frachtbriefen, zu Erklärungen, nachträglichen Anweisungen und Anträgen auf nachträgliche Nachnahmebestellung:		
a) für einzelne Formulare für 1 Stück	—	1
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	—	75
Der Verkaufspreis der Formulare zu internationalen Frachtbriefen:		
a) für einzelne Formulare, für 1 Stück	—	2
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	1	50
2. Verkaufspreis der Formulare zu Zoll- und Steuerpapieren:		
a) ganze Bogen:		
α) für einzelne Formulare, für 1 Stück	—	3
β) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	2	40
b) halbe Bogen:		
α) für einzelne Formulare, für 1 Stück	—	1
β) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	—	70
3. Verkaufspreis der statistischen Anmeldescheine:		
a) für 1 Stück	—	1
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	—	80
4. Verkaufspreis der statistischen Anmeldescheine der Spediteure für die Ausfuhr:		
a) für 1 Stück	—	2
b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück	1	80
5. Verkaufspreis der Formulare zu Frachtbriefen, welche mit bestimmten Firmen bezw. mit zulässigen Vermerken (auf Vorder- und Rückseite) bedruckt sind, bei Bestellung von mindestens 1000 Stück, für 1000 Stück		
a) deutsche Frachtbriefe	8	50
b) internationale Frachtbriefe	17	—
Für den Druck von Fabrikzeichen, verschlungenen Namen ꝛc. muß der Holzschnitt von dem Besteller geliefert werden.		
6. Für die Ausfüllung der zu 1—3 bezeichneten Formulare, auf Erfordern unter Hergabe derselben für 1 Stück	—	10
für die Ausfüllung von Duplicaten dieser Formulare, auf Erfordern unter Hergabe derselben, für 1 Stück	—	10
7. für Ausstellung von Aufnahmescheinen unter Hergabe des Formulars	—	10
8. für Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Formulare zu Frachtbriefen und statistischen Anmeldescheinen, sofern letztere nicht schon mit dem Stempel des Kaiserlichen statistischen Amtes versehen sind, nach vorheriger Feststellung der Uebereinstimmung derselben mit dem vorgeschriebenen Formular, für je 100 Stück, und zwar:		
a) für deutsche Frachtbriefformulare und die erwähnten Anmeldescheine	—	20
b) für internationale Frachtbriefformulare	—	40

Die Formulare zu Frachtbriefen sind in dem vorgeschriebenen Format, diejenigen zu statistischen Anmeldescheinen in Quartformat geschnitten, in Packeten zu je 100 Stück an die von der Eisenbahn bezeichnete Stelle frei einzusenden. Eine Abstempelung von weniger als 100 Stück gleichzeitig vorgelegter Formulare findet nicht statt.

---

11. Uebersicht und Adressen der selbstständigen Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

1. Aachen-Mastricht. Direction in Aachen.
2. Altdamm-Colberg. Direction in Stettin.
3. Altona-Kaltenkirchen. Direction in Altona.
4. Badische Staatsbahn. General-Direction der Großherzogl. Bad. St.-B. in Karlsruhe.
5. Bayrische Staatsbahn. General-Direction der Kgl. Bayr. St.-B. in München.
   - Oberbahnamt in Augsburg.
   - „ „ Bamberg.
   - „ „ Ingolstadt.
   - „ „ Kempten.
   - „ „ München.
   - „ „ Nürnberg.
   - „ „ Regensburg.
   - „ „ Rosenheim.
   - „ „ Weiden.
   - „ „ Würzburg.
6. Boizenburger Stadt- und Hafenbahn. Direction in Boizenburg.
7. Braunschweigische Landes-Eisenbahn. Direction in Braunschweig Nordbahnhof.
8. Breslau-Warschauer Eisenbahn. Direction in Oels.
9. Bröltalbahn. Direction in Hennef a. d. Sieg.
10. Centralverwaltung für Secundärbahnen Herm. Bachstein, Berlin SW., Großbeerenstr. 88/89.
    - a) Ruhla.
    - b) Ilmenau-Großbreitenbach.
    - c) Hohenebra-Ebeleben.
    - d) Arnstadt-Ichtershausen.
    - e) Neubrandenburg-Friedland.
    - f) Osterwieck-Wasserleben.
    - g) Worms-Offstein.
    - h) Weinheim-Reichelsheim.
    - i) Osthofen-Westhofen.

k) Sprendlingen-Wöllstein.
l) Mannheim-Weinheim.
m) Weinheim-Heidelberg.
n) Heidelberg-Mannheim.
o) Zell-Todtnau.
p) Bergthalbahn.

11. Crefelder Eisenbahn. Direction in Crefeld.
12. Cronberger Eisenbahn. Direction in Cronberg.
13. Dahme-Uckroer Eisenbahn. Direction in Dahme.
14. Deggendorf-Mettener Localbahn. Betriebsleitung in Deggendorf.
15. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Direction in Dortmund.
16. Eckernförde-Kappelner Eisenbahn. Direction in Eckernförde.
17. Eisenberg-Crossener Eisenbahn. Betriebsverwaltung in Eisenberg S.-A.
18. Eisern-Siegener Eisenbahn. Direction in Siegen.
19. Elsaß-Lothringische Eisenbahn. Kaiserliche General-Direction der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn in Straßburg i. E. Verkehrs-Inspectionen in Basel, Mülhausen i. E., Colmar, Straßburg, Saargemünd, Metz, Luxemburg.
20. Ermsthalbahn. Direction in Urach in Württemberg.
21. Eutin-Lübecker Eisenbahn. Direction in Lübeck.
22. Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn. Kaiserliche General-Direction der Elsaß-Lothringer Eisenbahn in Straßburg i. E.
23. Frankfurter Güter-Eisenbahn. Direction in Breslau.
24. Georg-Marienhütten-Eisenbahn. Direction in Osnabrück.
25. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Betriebsverwaltung in Gernrode a. H.
26. Gotteszell-Viechtach. Betriebsverwaltung in Viechtach.
27. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Direction in Blankenburg a. H.
28. Hessische Ludwigsbahn. Direction in Mainz.
29. Hoyaer Eisenbahn. Vorstand in Hoya a. d. W.
30. Kerkerbachbahn. Direction in Christianshütte.
31. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Direction in Kiel.
32. Kirchheimer Eisenbahn. Direction in Kirchheim u. T. i. Württemberg.
33. Königsberg-Cranzer Eisenbahn. Direction in Königsberg i. Pr.
34. Kreis Altenaer Bahn. Direction in Altena i. Westf.
35. Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln. Direction in Flensburg.
36. Ludwigsbahn. Direction in Nürnberg.
37. Lübeck-Büchener Eisenbahn. Direction in Lübeck.
38. Main-Neckar-Bahn. Direction in Darmstadt.
39. Marienburg-Mlawka-Eisenbahn. Direction in Danzig.
40. Mecklenb. Friedrich-Franzbahn. Großherzogl. General-Direction in Schwerin.
41. Mecklenb. Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn. Direction in Wesenberg i. M.
42. Militärbahn. Direction der Königlichen Militärbahn in Berlin.
43. Neuhaldensleben-Eislebener Eisenbahn. Betriebsverwaltung in Neuhaldensleben.
44. Oberhessische Eisenbahn. Großherzogl. Direction in Gießen.
45. Oldenburgische Staats-Eisenbahn. Großherzogl. Eisenbahn-Direction in Oldenburg.
46. Ostpreußische Südbahn. Direction in Königsberg i. Pr.
47. Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn. Direction in Neuruppin.
48. Peine-Ilseder Eisenbahn. Direction in Gr.-Ilsede.
49. Pfälzische Eisenbahn. Direction in Ludwigshafen a. Rh.
50. Preußische Staats Eisenbahnen.

I. Königliche Eisenbahn-Direction Altona.
Gesammtlänge 1543 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Flensburg.
2. Hamburg.
3. Kiel.
4. Wittenberge.

II. Königliche Eisenbahn-Direction Berlin.
Gesammtlänge 587 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Berlin 1.
2. Berlin 2.
3. Berlin 3.
4. Berlin 4

III. Königliche Eisenbahn-Direction Breslau.
Gesammtlänge 1863 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Breslau 1.
2. Breslau 2.
3. Glogau.
4. Görlitz.
5. Neiße.
6. Waldenburg.

IV. Königliche Eisenbahn-Direction Bromberg.
Gesammtlänge 1618 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Bromberg.
2. Cüstrin.
3. Schneidemühl.
4. Thorn.

V. Königliche Eisenbahn-Direction Cassel.
Gesammtlänge 1388 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Cassel 1.
2. Cassel 2.
3. Göttingen.
4. Nordhausen.

VI. Königliche Eisenbahn-Direction Cöln.
Gesammtlänge 1264 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Aachen.
2. Coblenz.
3. Cöln.
4. Crefeld.

VII. Königliche Eisenbahn-Direction Danzig.
Gesammtlänge 1387 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Danzig.
2. Dirschau.
3. Graudenz.
4. Neustettin.

VIII. Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld.
Gesammtlänge 1049 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Altena.
2. Düsseldorf.
3. Elberfeld.
4. Hagen.

IX. Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt.
Gesammtlänge 1035 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Erfurt 1.
2. Erfurt 2.
3. Weißenfels.

X. Königliche Eisenbahn-Direction Essen a/Ruhr.
Gesammtlänge 819 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Dortmund.
2. Duisburg.
3. Essen a/Ruhr 1.
4. Essen a/Ruhr 2.

XI. Königliche Eisenbahn-Direction Frankfurt a/Main.
Gesammtlänge 1284 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Frankfurt a/Main.
2. Fulda.
3. Wetzlar.
4. Wiesbaden.

XII. Königliche Eisenbahn-Direction Halle a/S.
Gesammtlänge 1884 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Berlin 5.
2. Cottbus.
3. Dessau.
4. Halle a/S.
5. Leipzig.

XIII. Königliche Eisenbahn-Direction Hannover.
Gesammtlänge 1656 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Bremen.
2. Hameln.
3. Hannover 1.
4. Hannover 2.
5. Harburg.

XIV. Königliche Eisenbahn-Direction Kattowitz.
Gesammtlänge 1278 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Kattowitz.
2. Oppeln.
3. Ratibor.
4. Tarnowitz.

XV. Königliche Eisenbahn-Direction Königsberg i/Pr.
Gesammtlänge 1581 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Allenstein 1.
2. Allenstein 2.
3. Königsberg i/Pr.
4. Lyck.
5. Tilsit.

XVI. Königliche Eisenbahn-Direction Magdeburg.
Gesammtlänge 1660 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Braunschweig
2. Halberstadt.
3. Magdeburg 1.
4. Magdeburg 2.
5. Stendal.

XVII. Königliche Eisenbahn-Direction Münster i/Westf.
Gesammtlänge 1235 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Emden.
2. Münster i/Westf.
3. Paderborn.
4. Wesel.

XVIII. Königliche Eisenbahn-Direction Posen.
Gesammtlänge 1437 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Guben.
2. Lissa i/P.
3. Posen.

XIX. Königliche Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken.
Gesammtlänge 848 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Saarbrücken.
2. Trier.

XX. Königliche Eisenbahn-Direction Stettin.
Gesammtlänge 1644 km.

Verkehrs-Inspectionen in:
1. Stettin 1.
2. Stettin 2.
3. Stolp.
4. Stralsund.

Mit dem 1. April 1895 werden die bisherigen 11 Eisenbahn-Directionen mit den zugehörigen 75 Eisenbahn-Betriebsämtern aufgelöst und treten an deren Stelle 20 Königliche Eisenbahn-Directionen.

Den Königlichen Eisenbahn-Directionen liegt mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Staats-Eisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen ob, und zwar unter Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Für jeden Eisenbahn-Directions-Bezirk besteht eine Hauptkasse, welche sich am Sitze der betreffenden Direction befindet.

Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach Anordnung der Königlichen Eisenbahn-Directionen werden eingerichtet:

a) 230 Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen,
b) 72 „ Maschinen-Inspectionen,
c) 73 „ Werkstätten-Inspectionen,
d) 20 „ Telegraphen-Inspectionen,
e) 82 „ Verkehrs-Inspectionen,
f) — „ Bauabtheilungen, für die Leitung der Ausführung von Neubauten.

Die hauptsächlichsten Amtsgeschäfte der Verkehrs-Inspectionen, soweit dieselben für das Publikum in Betracht kommen, sind: Die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-Abfertigungs- und Kassendienstes, die Erledigung von Anträgen und Beschwerden in Angelegenheiten des Abfertigungs- und Beförderungsdienstes, die Erledigung von Erstattungs-Anträgen aus den Frachtverträgen über die Beförderung von Gepäck-Gütern, lebenden Thieren und Leichen, insbesondere wegen Verlustes und Beschädigungen oder wegen Verzögerung der Beförderung.

Die Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht, von Nebengebühren und Conventionalstrafen.

51. Priegnitz-Eisenbahn. Direction in Perleberg.
52. Rheinufer-Ettenheim-Münster Eisenbahn. Betriebs-Verwaltung in Ettenheim.
53. Rhein-Diemelthalbahn. Verwaltung in Siegen.
54. Rhörenbach b. Lindau-Weiler-Localbahn. Betriebs-Verwaltung in Weiler im Allgäu.
55. Ronsdorf-Müngsteiner Eisenbahn. Vorstand in Ronsdorf.
56. Saalbahn. Direction in Jena.
57. Sächsische Staatsbahn. Königliche General-Direction in Dresden.

Betriebs-Ober-Inspections- und Ingenieur-Bezirke:
Dresden-Altstadt.
Dresden-Neustadt.
Chemnitz.
Zwickau.
Leipzig I.
Leipzig II.

Von Privatbahnen befinden sich in Staatsverwaltung die Zittau-Reichenberger Bahn (Direction in Zittau), die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn (Vorstand in Altenburg), die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (Direction in Dresden).

58. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn. Direction in Gmund.
59. Schleswig-Angler Eisenbahn. Direction in Schleswig.
60. Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Direction in Soldin.
61. Stendal-Tangermünder Eisenbahn. Direction in Tangermünde.
62. Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Betriebs-Verwaltung in Lippstadt.
63. Weimar-Geraer Eisenbahn. Direction in Weimar.
64. Wermelskirchen-Burg-Eisenbahn. Direction in Wermelskirchen.
65. Werra-Bahn. Direction in Meiningen.
66. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. Betriebs-Vorstand in Perleberg.
67. Württembergische Staats-Eisenbahn. General-Direction in Stuttgart.
68. Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn. Direction in Finsterwalde.

12. Vergleichende Münztabelle aller Länder.

In:	Gold- und Silberwährung.	M.	Pf.	Fl. Ö.	Kr. W.	Fr.	Ct.
Aegypten	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	21	—	10	—	26
Arabien	1 Moccath. à 80 Kab. (120½ Mth. = 100 öst. M.-Ther.-Th.)	3	50	1	75	4	38
Argent. Republik	1 Peso fuerte à 100 Cent.	4	10	2	05	5	13
Australien	1 L. Strlg. à 20 s. à 20 d.	20	40	10	20	25	48
Belgien	1 Franc. à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Birma	1 Bat. à 4 Salung à 2 Fuang à 100 Kauri	2	36	1	18	2	95
Bolivia	1 Peso à 100 Cent.	4	33	2	17	5	42
Brasilien	1 Milreïs à 1000 Reïs	2	34	1	17	2	93
Canada	Wie Großbrit. Auch 1 Halifax à 5 s.	5	—	2	50	6	25
Central-Amerika	1 Dollar à 100 Cent oder 1 Piaster à 100 Centavos	4	33	2	17	5	42
Ceylon	1 Ruipe oder Rupee	1	10	—	55	1	38
Chili	1 Peso à 100 Centavos	4	—	2	—	5	—
China	1 Haykuan Taël à 1000 Cash	6	40	3	20	8	—
Cochinchina	1 Rupie à 8 Fanons à 18 Cash	1	92	—	96	2	40
Columbia	1 Peso à 100 Centavos	1	10	—	55	1	38
Cuba und Portorico	1 Piaster à 100 Cents	4	33	2	17	5	42
Dänemark	1 Krone à 100 Oere	1	12^{5}	—	56	1	41
Deutschland	1 Mark à 100 Pfennig	1	—	—	50	1	25
Dominic. Republik	1 Gouard à 100 Cento	4	33	2	17	5	42
Ecuador	1 Piaster	3	10	1	55	3	85
Finnland	1 Markka a 100 Penni	—	80	—	40	1	—
Frankreich	1 Franc à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Gesellsch.-Inseln	1 Frank à 100 Centimes	—	80	—	40	1	—
Griechenland	1 Drachme à 100 Lepta	—	73	—	36	—	91
Großbritannien	1 L. Strlg. á 20 s. à 12 d.	20	40	10	20	25	48
Hayti	1 Piaster, Pesos und Centavos	4	33	2	17	5	42
Japan: im Lande	1 Itzebou	1	50	—	75	1	88
mit Europa	1 mex. Silber-Dollar	4	50	2	25	5	63
Italien	1 Lire à 100 Centesimi	—	80	—	40	1	—
Liberia	1 Dollar à 100 Cents	4	25	2	13	5	31
Madagascar	engl. und amerikan. Münzen oder Silber n. Gew.						
Marocco	1 Mitskal à 10 Ukki. à 4½ Mouson. à 6 Quart. à 4 Flus à 4 Kirat	2	10	1	05	2	63
	1 Piaster à 15 Unzen	4	33	2	17	5	42
Mexico	1 Peso à 8 Reales à 4 Quartillos	4	33	2	17	5	42
Niederlande	1 Gulden à 100 Cents	1	70	—	85	2	13
Norwegen	1 Krone à 100 Oere	1	12^{5}	—	56	1	41
Oesterreich-Ungarn	1 Gulden à 100 Kreuzer. Goldgulden	2	—	1	—	2	50
	Silbergulden	1	70	1	—	2	12
	1 Krone à 100 Heller	—	85	-	50	1	06
Ostindien	1 Rupie à 16 Onoras à 12 Pies	2	—	1	—	2	50
Paraguay	1 Piaster à 100 Centimes	4	—	2	—	5	—
Persien	1 Toman à 2 Panabat à 10 Schahai	9	30	4	65	11	63
	1 Keran à 10 Senar à 10 Bisti à 10 Din.	—	93	—	47	1	16
	1 Rupie Silber	1	55	—	78	2	04
Peru	1 Sol à 100 Cents	4	—	2	—	5	—
Portugal	1 Milreïs à 1000 Reïs	4	50	2	25	5	55
Rumänien	1 Lei à 100 Ban Para	—	80	—	40	1	—
Rußland	1 Rubel à 100 Kopeken. Goldrubel	3	20	1	60	4	—
	Silberrubel	2	25	1	12	2	81
Sandwichs-Inseln	1 Dollar à 100 Cents	4	25	2	13	5	31
Schweden	1 Krone à 100 Oere	1	12^{5}	—	56	1	41
Schweiz	1 Franc à 100 Rappen	—	80	—	40	1	—
Serbien	1 Piaster	—	18	—	09	—	21
	1 Dinor à 100 Kora	—	80	—	40	1	—
Siam	1 Bat à 4 Salung à 2 Fuang à 800 Kauri	2	50	1	25	3	13
Spanien	1 Peseta à 100 Cents	—	80	—	40	1	—
	1 Doura à 20 Reales à 100 Cents	4	20	2	10	5	25
Tripolis	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	18	—	10	—	25
Tunis	1 Tunesischer Piaster à 16 Karuben	—	54	—	27	—	68
Türkei	1 Piaster à 40 Para à 3 Asper	—	19	—	10	—	25
Uruguay	1 Peso corr. à Reales	3	20	1	60	4	—
Venezuela	1 Venecuelano à 100 Centajos	4	05	2	03	5	06
Verein. St. v. N.-A.	1 Dollar à 100 Cents	4	20	2	10	5	25

In vorstehender Münztabelle sind die einzelnen Geldwerte ohne Berücksichtigung ihres jeweiligen Coursstandes angegeben. — Will man eine Umrechnung der einen Sorte in die andere vornehmen, so hat man z. B. bei der Verwandlung deutschen Geldes in Frankenwährung den Betrag des deutschen Geldes mit dem jeweiligen Course zu dividieren: Coursstand des Francs 100 Francs = 81,50 Mark;

81,50 : 25 Mark = 30,67 Francs.

Bei der Verwandlung des fremdländischen Geldes in deutsche Währung mit dem jeweiligen Cours zu multiplizieren: Coursstand des Guldens 100 Gulden = 167 Mark;

25,30 Gulden × 1,67 = 42,25 Mark.

13. Die Gewichte aller Länder im Vergleich zu Kilogrammen.

In:	Benennung der Gewichte.	Kilogr.
Aegypten	metrische Gewichte.	
Arabien	1 Bahar à 15 Frehsils à 10 Mahnds à 3 Rotoli	83,018
	1 Mahnds à 4 Wakeias	1,329
Argent. Republik	1 Quintal à 4 Arrobas à 25 Pfund	22,969
Belgien	metrische Gewichte.	
Birma	1 Vis à 100 Kaiats	1,656
Bolivia	1 Quintal à 4 Arrobas	46,000
Brasilien	1 Quintal à 4 Arrobas à 32 Arratels	58,752
Central-Amerika	1 Quintal à 4 Arrobas à 25 Pfund	46,014
Chili	metrische Gewichte.	
China	1 Pikul à 100 Catties = 133 engl. av. d. p. à 16 Taëls	60,500
Dänemark	1 Ctr. 100 Quint. à 10 Ort	50,000
	1 Schiffspfund à 20 Liespfund 160 Kgr. 1 Registerton	1000,000
Deutschland	1 Kilogramm à 1000 Gramm	1,000
Dominic. Republik	1 Quintal à 4 Arrobas à 100 Litras	46,500
Ecuador	metrische Gewichte.	
Frankreich	metrische Gewichte.	
Griechenland	1 Cantar à 44 Oka à 1280 kgl. (400 alte) Drachmen	56,320
	1 Mine à 1500 kgl. Drachmen	1,500
Großbrit. u. Irland	1 Hundredweight (Ctr.) à 4 Quart. à 2 Stones à 14 Pfd. av. d. p. 16 Unzen = 1 Pfund, 28 Pfund = 1 Quarter, 4 Quarter = 1 Hundredweight, 20 Hundredweight = 1 Tonne	50,782
	1 Pfund avoir du poids à 16 Unzen à 16 Dram.	0,453
Hayti	1 Quintal à 100 Pfund à 16 Unzen	48,950
Japan	1 Picul à 100 Catties 57.962 Kgr. 1 Kin. à 190 Momme	0,280
Italien	metrische Gewichte.	
Liberia	englisches avoir du poids.	
Marocco	1 Artal à 20 Unzen (100 Artal — 1 Kindar)	0,461
Mexico	metr. Gewicht. 1 Quintal à 4 Arrobas à 25 Pfund	46,000
Niederlande	1 Centner (à 100 Pond à 10 Ons à 10 Lood à 10 Wigtjes)	100,000
Norwegen	1 Centner à 100 Pfund	33,300
Oesterreich	metrische Gewichte.	
Ostindien	1 Bazar Maund à 40 Seers à 16 Chittacks à 5 Tolas	37,260
	1 Factorei-Maund	33,868
	1 Catty à 20 Taëls à 4 Tikals (in Bankok)	1,210
	1 Soer à 8 Paloms (in Pondichery)	0,272
	1 Vis à 100 Keiats (Rangoon)	1,656
Paraguay	1 Fanega	50,501
Persien	1 Tabris Maund à 100 Miskals	4,600
	1 Miskal à 6 Dung à 4 Nakut	0,005
	1 Schiras Maund à 1280 Miskals	5,750
Portugal	metrische Gewichte.	
Rumänien	1 Kantaro à 44 Oka à 4 Litra	56,254
	1 Oka à 4 Litra à 100 Dramuri	1,283
Rußland	1 Berkowitz (à 10 Pud à 40 Pfd. à 32 Loth à 2 Solotnik à 96 Doli)	163,800
Schweden	1 Schaalpfund à 100 Ort à 100 Korn	0,425
Schweiz	1 Centner à 100 Pfund à 32 Loth	50,000
Serbien	1 Oka à 4 Litra à 100 Drachmen	1,280
Siam	1 Pikul à 50 Kettis à 20 Taëls	60,479
Spanien	metrische Gewichte.	
Tripolis	1 Cantar à 40 Oken à 2½ Rottel	48,823
Tunis	1 Cantar à 100 Rottel attari	50,683
Türkei	1 Cantar à 100 Bekiey à 1000 Dirhem	50,000
	1 Bekiey à 1000 Dirhem	0,500
	1 Tscheki Kameelhaare = 800 Drachmen.	
	1 Tscheki Opium = 250 Drachmen.	
	1 Tscheki Gold oder Silber = 100 Drachmen.	
Turkestan	1 Batman à 8 Sir à 8 Tscharik	125,376
Venezuela	1 Quintal à 4 Arrobas	31,014
Verein. St. v. N.-Am.	das englische Handelsgewicht.	

Gewichts-Tabelle.

Tonne	Centner	Kilogramm	Pfund	Dekagramm	Gramm	Zehntel oder Decigr.	Hundertstel oder Centigr.	Tausendstel oder Milligr.
1	20	1000	2000	100 000	1 000 000	10 000 000	100 000 000	1 000 000 000
	1	50	100	5 000	50 000	500 000	5 000 000	50 000 000
		1	2	100	1 000	10 000	100 000	1 000 000
			1	50	500	5 000	50 000	500 000
				1	10	100	1 000	10 000
					1	10	100	1 000
						1	10	100
							1	10
								1

14. Notizblatt für häufig vorkommende Tarifsätze.

Entfernung km	nach Station	Tarifsätze für 100 kg in Mark												Bemerkungen.
		Eilgut	Frachtgut	2. ermäßigte Stückgutclasse	A 1 5000 kg / Ausfuhrgut	B 10000 kg	A 2 5000 kg	Spec.-T. I 10000 kg	Spec.-T. II 10000 kg und 5000 kg d. Sp.-T. III	Spec.-T. III 10000 kg	Ausnahme-Tarife für	Ausnahme-Tarife für	Ausnahme-Tarife für	

Notizblatt für häufig vorkommende Tarifsätze.

Ent-fernung km	nach Station	Tarifsätze für 100 kg in Mark												Bemerkungen.
		Eilgut	Frachtgut	2. ermäßigte Stückgut-classe	A 1 5000 kg — Ausfuhrgut	B 10000 kg	A 2 5000 kg	Spec.-T. I 10000 kg	Spec.-T. II 10000 kg und 5000 kg d. Sp.-T. III	Spec.-T. III 10000 kg	Ausnahme-Tarife für	für	für	

(Stem

Fracht-satz für 100 Kilogr.	Zu erheben			
	M.	Pf.		

3d №
Eigenth.
№
Eigenth.

№
Pos.

Die
Verkehrs-Or

3e Zeichen und Nummer

K. F. M

1315

3i Sonstige zulä Erklärunge Steueramtl. Beh Verzeichniß der papiere und schlüsse 2c.

3k Deklarirtes In an der Liefe

Stempel der **Empfangs**-Station

3l Nachnahme: Baar-Vo / nach Ein / Einzelna obige Nachna

3m Frankatur-Ve des Absend
Frei, ausschli
Nachnahme-P

Wird Dup beantragt (Aufnahmesche)
ja.

die Eisenbahn, die übrigen durch den
he der Absender zu verladen hat, sind
ale des Wagens einzutragen.
auf die Rückseite der Rechnung

Papier-Breite: 38 cm.

3
n
3
rk,
irk
at-
die

Ent
fernu

km

3 p Von Sendung des Herrn:

Zur Verfügung des Herrn:

Zur Weiterbeförderung an Herrn:

Versichert bei Herrn:

O. V. f. d. E.

(Stempel.)

№ 13351

Eigenth. *Erfur*

№

Eigenth.

№		
Pos.		

Sie empfa
Verkehrs-Ordnun

Zeichen und Nummer		Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben M.	Pf.		

Sonstige zulässige Erklärungen: Steueramtl. Behandlung, Verzeichniß der Begleitpapiere und Bleiverschlüsse 2c.

Deklarirtes Interesse an der Lieferung

Nachnahme: Baar-Vorschuß / nach Eingang / Einzelnachweis obiger Nachnahme

…e-Stempel

Stempel der **Empfangs**-Station

~~Frankatur~~-Vermerk des Absenders *franco gestrichen Theod.*

Wird Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt? *ja.*

…Formulars sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den
…be von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind
… die Eigenthumsmerkmale des Wagens einzutragen.
… der Reihenfolge nach auf die Rückseite der Rechnung

Papier-Breite: 33 cm. **Höhe: 30 cm.**

Uebertr…

deklarati… 3
… e "
… 3

deklarati… ark,
…ark
…nt=
… die

deklarati…

Ent
fernu
km

Spezification.

1)	2 Kisten Garn	316	kg
2)	3 lose Maschinentheile	2340	„
3)	10 Sack Salz	300	„
4)	135 Stück eis. Schaufeln, Rechen, Kinderschlitten	470	„
5)	50 Pack Nägel	300	„
6)	3 Kisten Maschinentheile	1589	„
	203 Stück	5315	kg

Position 1 zur Weiterbeförderung an Herrn Wihard in Liebau.
„ 2 4 5 6 zur Weiterbeförderung an Withmann in Kattowitz.
„ 3 an den Consum-Verein (E. G.) Bunzlau.

Ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn.

ahn

sbahn.

bahn

sbahn.

tation

iber den Eisen-
thalten Fest-

den Bahnhof oder ins

Versandbahn
Kgl. Preuss. Staatsbahn.
Empfangsbahn
Rumänische Staatsbahn.
Empfangsstation
Bucarest. *Filaret.*

be der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift

oute: *Verciorowa.*

pediren auf Myslowitz

im directen Verkehr.

Hundert Mark

Hundertfünfzig Mark

ag

	Betrag			
Werth der Pflanzen	130			
Verpackung	10			
Fracht bis zur Grenze	10			
M.	150			

franco ausschliesslich Nachnahme-Provision u. Interesse-Declaration.

18*93.*

a., den *5. Mai* 18*93.*

Unterschrift und Adresse des Absenders

Hermann Fritsche,
Kunst- und Handelsgärtner.

ote

Uebertr

ür Interessedeklarati 3

e "

3

arf,
ir Interessedeklarati
art

ent-

die

ir Interessedeklarati

En
ſernu

kn

Anlage D.

Antrag auf nachträgliche Nachnahmebelastung.

Zittau, den 5. Mai 1893.

Die ~~Güter~~-/Eilgut-Abfertigungsstelle der Direct. Berlin Eisenbahn zu Zittau ersuche" ~~ich~~/wir, auf die von ~~mir~~/uns mittelst Frachtbriefes von Zittau den 4. Mai 1893 zur Beförderung an August Schuster zu Breslau aufgelieferte Sendung, bestehend in 14 Kisten Wein in Flaschen ——, eine weitere Nachnahme im Betrage von 120 Mark, wörtlich Einhundert zwanzig —— Mark (im Ganzen demnach von 230 Mark) von dem Empfänger einzuziehen.

~~Ich~~/Wir verpflichte" ~~mich~~/uns, alle durch die Ausführung dieser nachträglichen Anweisung entstehenden Kosten zu tragen, auch die tarifmäßige Nachnahmeprovision zu zahlen, wenn die Einziehung der Nachnahme vom Empfänger nicht erfolgen kann.

(Unterschrift.) C. G. Haucke & Sohn.
ppa. Wildner. — Fischer.

bis

K. K. Zollamt
am 18 um

Ausgelagert am 18
durch aus



Ur
Pt

Name

1. Abgegeben am 18

2. a) Eingetragen im
unter Nr.
b) Eingelagert / Post im Magazin

3. Prüfung der Waaren-Erklärung, Ve
gleichung mit dem Unicate / Duplicate derselb
und mit den übrigen Papieren:

Transport-Beschein

Giltig im Grenzbezirke über
nach binnen
und im inneren Zollgebiete über
nach binnen
mit der Verpflichtung zur Stellung bei
bis

K. K. Zollamt
am 18 um

Ausgelagert am 1
durch aus

.)

Ur
Pe

Name

1. Abgegeben am 18

2. a) Eingetragen im
unter Nr.
b) Eingelagert / Post im Magazin

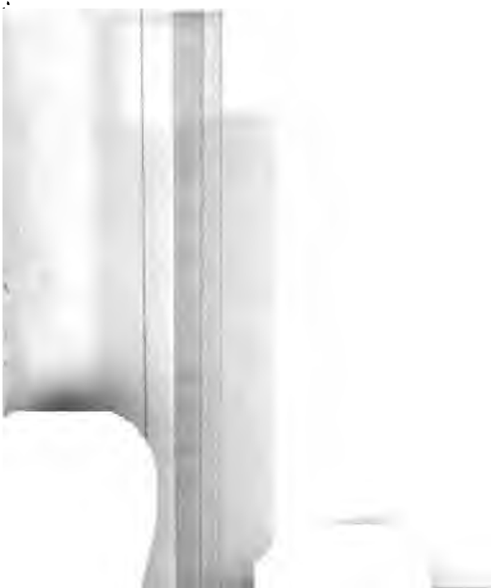
3. Prüfung der Waaren-Erklärung, Ve
gleichung mit dem Unicate / Duplicate derselb
und mit den übrigen Papieren:

Transport-Beschein

Giltig im Grenzbezirke über
nach binnen
und im inneren Zollgebiete über
nach binnen
mit der Verpflichtung zur Stellung bei
bis

K. K. Zollamt
am 18 um

Ausgelagert am 18
durch aus



Ur
P

Nam

No

(a)

ndfe



1 " " Stück für die nach der Stückzahl zu declarirenden Waaren.

* Diese Gebühr soll für je eine Abfertigung, bezw. Sendung, nicht weniger als 5 Rappen betragen.

Für die Entrichtung der statistischen Gebühr haftet jeweilen der Waarenführer.

Von der Bezahlung derselben sind ausgenommen:

a. Waaren, für welche ein Zoll

b. Waaren, welche im Grenzve des Bundesrathes vom 13. N

c. Postsendungen;

d. leere Fässer, Säcke u. dgl. n

Die statistische Gebühr ist so

Die Entrichtung der statistisc werthzeichen im erforderlichen Betr

Für die Richtigkeit und Vollst verwaltung der Declarant verantwo Regress gegen den Aussteller der Declaration gegeben haben.

Deutschland.

Land der Herkunft	Zeichen	Nummer	Anzahl
Deutsch-land.	O. L. T. S.	33	1

CH

Kgl.

NO

„ „ Stück für die nach der Stückzahl
zu declarirenden Waaren.

Diese Gebühr soll für je eine Abfertigung, bezw. Sendung, nicht weniger als 5 Rappen betragen.

Für die Entrichtung der statistischen Gebühr haftet jeweilen der Waarenführer.

Von der Bezahlung derselben sind ausgenommen:

a. Waaren, für welche ein Zoll entrichtet wird;
b. Waaren, welche im Grenzverkehr oder im kleinen Marktverkehr eingehen (siehe Verordnung des Bundesrathes vom 13. November 1885, Art. 8, litt. a, b, e, f, g, h, l und n);
c. Postsendungen;
d. leere Fässer, Säcke u. dgl. nach Art. 119 der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz.

Die statistische Gebühr ist somit **bei der Einfuhr in den freien Verkehr** zu entrichten.

Die Entrichtung der statistischen Gebühr geschieht durch Aufkleben von schweizerischen Postwerthzeichen im erforderlichen Betrage auf der Declaration.

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben der Declarationen ist gegenüber der Zollverwaltung der Declarant verantwortlich (Art. 50 und ff. des Zollgesetzes); ihm bleibt jedoch der Regress gegen den Aussteller der Begleitpapiere vorbehalten, sofern letztere Anlass zu unrichtiger Declaration gegeben haben.

Deutschland.

Land der Herkunft	Zeichen	Nummer	Anzahl
Deutschland.	O. L. T. S.	33	1

Name und Wohnort des

Oberlausitzer Jutespinner...
ppa. Riedel.

Raum zum Aufkleben der Wer...
für die statistische Gebü...

..., den 5 ten Mai 18 93.

Alfred Richt...
Optiker.

Unterschrift (Firma) des Ausstellers ...

...ufkleben der Stempelmarken für die statistische Gebühr.) (Siehe die Erläuterungen ...

Instruction für die Ausstellung der Einfuhr-Declaration.

Die **Declaration** zur **Einfuhr** (Verzollung oder zollfreie Einfuhr) hat folgende Angaben zu enthalten:

a. Gattung der Waare;
b. Menge (Brutto- und Nettogewicht, Stück- oder Literzahl, nach Mitgabe des statistischen Waarenverzeichnisses);
c. Verpackungsart (Kiste, Fass, Korb, Ballen, Sack, Kübel, Harrasse, etc.);
d. Zeichen, Nummern, Anzahl der Waarenstücke;
e. Herkunftsland;
f. Werth: bei den Tarifpositionen Nr. 1-c (Abfälle von edeln Metallen), Nr. 92, 95/101 (wissenschaftliche und Kunstgegenstände), Nr. 110/113 (ad valorem verzollbare Ackergeräthe, Fuhrwerke, Schiffe), Nr. 153/156 (edle Metalle und Waaren daraus) und Nr. 410 (feine Quincaillerie);
g. Unterschrift des Declaranten;
h. Datum ihrer Ausstellung.

Die **Gattung der Waare** ist nach Nummer und Wortlaut des statistischen Waarenverzeichnisses zu declariren.

Die **Mengen**-Angabe hat, ausser dem für die Verzollung, bezw. für den Bezug der statistischen Gebühr, massgebenden Bruttogewichte, für die Statistik auch das Nettogewicht der Waaren in Kilogrammen zu liefern.

Für verpackte Waaren kann das Netto-Gewicht nöthigenfalls mit Zugrundelegung der im statistischen Waarenverzeichniss bei den einzelnen Waaren-Nummern angegebenen Tara-Ansätze berechnet werden.

Die Angabe der Stückzahl ist erforderlich für die per Stück verzollbaren Gegenstände und für solche, deren Declaration per Stück im statistischen Waarenverzeichniss speciell vorgeschrieben ist.

Als Land der **Herkunft** ist dasjenige Land anzusehen, aus welchem die **verkaufte Waare zur Versendung gelangt.**

Für die ad valorem verzollbaren Waaren ist der **wirkliche Werth** (Marktpreis am Versendungsort) zu declariren, unter Zuschlag der Transportkosten bis zur Schweizergrenze.

Bei Zusammenpackung verschiedener Waarengattungen sollen die oben erwähnten Angaben für jede Waarengattung besonders gegeben werden.

Für die Controlirung der die schweizerische Zollgrenze überschreitenden Waaren ist die in Art. 4 des Bundesgesetzes, betreffend einen neuen schweizerischen Zolltarif, vom 26. Juni 1884, vorgeschriebene **statistische Gebühr** zu entrichten; dermalen beträgt dieselbe:

1 Rappen per q. für die nach dem Gewichte,
1 „ „ Fr. 50 Werth für die nach dem Werthe,
1 [illegible]

Anlage H.

Statistik des Waarenverkehrs.

Anmeldeschein für die Ausfuhr.

Zahl und **Art** der Kolli, Wagen, Schiffe rc.; Zeichen und Nummer der Kolli.	Land der **Bestimmung** der Waaren.[1]	Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses.[2]	**Gattung der Waaren.**	Menge der Waaren. Netto-gewicht.[3] kg	Brutto-gewicht. kg	Anderweiter Maßstab.
A. B. 16. 1 Kiste	Frankreich		Operngucker in versilberten Gehäusen		25.	

Zittau, den 5 ten Mai 1893.

(Ort.)

Alfred Richter, Optiker.

Unterschrift (Firma) des Ausstellers (Absenders).

Raum zum Aufkleben der Stempelmarken für die statistische Gebühr.) (Siehe die Erläuterungen auf der Rückseite.)

1) Als Land der Bestimmung ist dasjenige Land anzugeben, nach dessen Gebiet die Versendung der Waare als schließlich dorthin bestimmt gerichtet ist; dabei bleiben die Länder, durch welche die Waare auf dem Transport, sei es auch mit Umladung oder Umspedition, durchgeführt werden soll, außer Betracht. In der Regel ist demnach als Land der Bestimmung das Land, in dessen Eigenhandel die Waare übergeht, zu deklariren. — Die Freibezirke Bremen und Brake, sowie die Freihafengebiete von Bremerhaven und Geestemünde und der Zollausschluß Cuxhaven dürfen als Bestimmungsländer überhaupt nicht angegeben werden, das Freihafengebiet von Hamburg nur dann, wenn die dahin ausgehenden Waaren daselbst verbraucht oder bearbeitet werden sollen, oder wenn zur Zeit der Ausfuhr in das Freihafengebiet eine Bestimmung über die Weiterversendung der Waaren noch nicht getroffen ist. — Allgemeine Bezeichnungen, wie Deutschland, Amerika, Nordamerika, Südamerika, Westindien, Ostindien sind unzulässig.

2) Diese Spalte wird von der Anmeldestelle ausgefüllt, insofern der Aussteller des Anmeldescheins dazu nicht im Stande sein sollte.

3) Bei Flüssigkeiten, mit Ausnahme von Syrup, Melasse, Zuckerkouleur (Rum-, Bierkouleur ꝛc.) und Zuckerfarben (Konditorfarben), sowie bei gasförmigen Körpern wird die unmittelbare Umschließung (Fässer, Flaschen, Kruken u. dergl.) zum Nettogewicht gerechnet.

4) Wenn der Anmeldeschein dem Frachtbriefe beziehungsweise der Deklaration hinsichtlich der Gattung und der Menge nicht widerspricht, so ist damit die Forderung des § 6 Abs. 1 des Gesetzes hinsichtlich der Uebereinstimmung zwischen beiden erfüllt. Uebereinstimmung des im Anmeldeschein angegebenen Bestimmungslandes mit dem Bestimmungsorte des Frachtbriefes ist nicht erforderlich.

Statistik des Waarenv

Anmeldeschein der Spediteure für

Name und Wohnort des Auftraggebers.	Nummer der angefügten Erklärung.	Zahl und Art der Kolli, Wagen, Schiffe ꝛc.; Zeichen und Nummer der Kolli.	Land der Bestimmung der Waaren.[1]	Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses.[2]	G... der
Theodor Wuensch, Zittau Sa.		3 Pack P. M. 13./15.	England.		Bau ein gef No.
		1 Kiste A. B. 16	Frankreich.		Op in Ge
		G. F. 1371.	Hamburg.		Spie Hol un ausser mit Ma
		2 Stück in Leinen eingenäht Friedrich Schubert, London.	England.		9 gepol Ue
		2 Kisten mit Blecheinsatz E. G. 3104.	Nord-Amerika.		Herre Filz,

Fortsetz

(Raum zum Aufkleben der Stempelmarken für die statistische Gebühr.) (

llage L.

1)

n:

1881:

2 nanlage

3

e K.

4

5

6

: 1881

teinigt:

durch

atendes

ken.

r.

1) Als Land der Bestimmung ist dasjenige Land anzugeben, nach dessen Gebiet die Versendung der Waare als schließlich dorthin bestimmt gerichtet ist; dabei bleiben die Länder, durch welche die Waare auf dem Transport, sei es auch mit Umladung oder Umspedition, durchgeführt werden soll, außer Betracht. In der Regel ist demnach als Land der Bestimmung das Land, in dessen Eigenhandel die Waare übergeht, zu deklariren. — Die Freibezirke Bremen und Brake, sowie die Freihafengebiete von Bremerhaven und Geestemünde und der Zollausschluß Cuxhaven dürfen als Bestimmungsländer überhaupt nicht angegeben werden, das Freihafengebiet von Hamburg nur dann, wenn die dahin ausgehenden Waaren daselbst verbraucht oder bearbeitet werden sollen, oder wenn zur Zeit der Ausfuhr in das Freihafengebiet eine Bestimmung über die Weiterversendung der Waaren noch nicht getroffen ist. — Allgemeine Bezeichnungen, wie Deutschland, Amerika, Nordamerika, Südamerika, Westindien, Ostindien sind unzulässig.

2) Diese Spalte wird von der Anmeldestelle ausgefüllt, insofern der Aussteller des Anmeldescheins dazu nicht im Stande sein sollte.

3) Bei Flüssigkeiten, mit Ausnahme von Syrup, Melasse, Zuckerkouleur (Rum-, Bierkouleur rc.) und Zuckerfarben (Konditorfarben), sowie bei gasförmigen Körpern wird die unmittelbare Umschließung (Fässer, Flaschen, Kruken u. dergl.) zum Nettogewicht gerechnet.

4) Wenn der Anmeldeschein dem Frachtbriefe beziehungsweise der Deklaration hinsichtlich der Gattung und der Menge nicht widerspricht, so ist damit die Forderung des § 6 Abs. 1 des Gesetzes hinsichtlich der Uebereinstimmung zwischen beiden erfüllt. Uebereinstimmung des im Anmeldeschein angegebenen Bestimmungslandes mit dem Bestimmungsorte des Frachtbriefes ist nicht erforderlich.

ılage M.

Statistik des Waarenv

Anmeldeschein der Spediteure für

Name und Wohnort des Auftraggebers.	Nummer der angefügten Erklärung.	Zahl und Art der Kolli, Wagen, Schiffe rc.; Zeichen und Nummer der Kolli.	Land der Bestimmung der Waaren.[1])	Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses.[2])	G. der
Theodor Wuensch, Zittau Sa.		*3 Pack* P. M. 13./15.	*England.*		*Bau ein gef. No.*
		1 Kiste A. B. 16	*Frankreich.*		*Op. in Ge*
		G. F. 1371.	*Hamburg.*		*Spie Hol un ausser mit Ma*
		2 Stück in Leinen eingenäht Friedrich Schubert, London.	*England.*		*gepol Ue*
		2 Kisten mit Blecheinsatz E. G. 3104.	*Nord-Amerika.*		*Herre Filz,*
					Fortsetz

(Raum zum Aufkleben der Stempelmarken für die statistische Gebühr.) (

ılage L.

1)

.n:

: 1881:

2) ıanlage

3)

e K.

4)

5

6

: 1881

)einigt:

: durch

ıtendes

en.

1

Als Land der Bestimmung ist dasjenige Land anzugeben, nach dessen Gebiet die Versendung der Waare als schließlich dorthin bestimmt gerichtet ist; dabei bleiben die Länder, durch welche die Waare auf dem Transport, sei es auch mit Umladung oder Umspedition, durchgeführt werden soll, außer Betracht. In der Regel ist demnach als Land der Bestimmung das Land, in dessen Eigenhandel die Waare übergeht, zu deklariren. — Die Freibezirke Bremen und Brake, sowie die Freihafengebiete von Bremerhaven und Geestemünde und der Zollausschluß Cuxhaven dürfen als Bestimmungsländer überhaupt nicht angegeben werden, das Freihafengebiet von Hamburg nur dann, wenn die dahin ausgehenden Waaren daselbst verbraucht oder bearbeitet werden sollen, oder wenn zur Zeit der Ausfuhr in das Freihafengebiet eine Bestimmung über die Weiterversendung der Waaren noch nicht getroffen ist. —

2 Allgemeine Bezeichnungen, wie Deutschland, Amerika, Nordamerika, Südamerika, Westindien, Ostindien sind unzulässig.

3) Diese Spalte wird von der Anmeldestelle ausgefüllt, insofern der Aussteller des Anmeldescheins dazu nicht im Stande sein sollte.

) Bei Flüssigkeiten, mit Ausnahme von Syrup, Melasse, Zuckerkouleur (Rum-, Bierkouleur ꝛc.) und Zuckerfarben (Konditorfarben), sowie bei gasförmigen Körpern wird die unmittelbare Um-
4 schließung (Fässer, Flaschen, Kruken u. dergl.) zum Nettogewicht gerechnet.

) Wenn der Anmeldeschein dem Frachtbriefe beziehungsweise der Deklaration hinsichtlich der Gattung und der Menge nicht widerspricht, so ist damit die Forderung des § 6 Abs. 1 des Gesetzes hinsichtlich der Uebereinstimmung zwischen beiden erfüllt. Uebereinstimmung des im Anmeldeschein angegebenen Bestimmungslandes mit dem Bestimmungsorte des Frachtbriefes ist nicht erforderlich.

) Der Spediteur hat die von seinen Auftraggebern ihm mitgetheilten Erklärungen über Waarensendungen nach dem Zollauslande dem betreffenden Ausfuhranmeldescheine beizufügen und mit demselben fest zu verbinden.

) Bezieht sich der Anmeldeschein auf Sendungen mehrerer Auftraggeber, so sind die auf die Erklärungen der einzelnen Auftraggeber bezüglichen Eintragungen im Ausfuhranmeldescheine durch wagerechte Striche von einander zu trennen.

Anlage M.

Wildschein.

Anlage L.

Erklärung des Absenders.

Der Unterzeichnete, Absender der beigehenden Sendung ...... lebender Pflanzen:
3 Colli Körbe Sign. R. T. Nr. 513. 715. 22.
versichert hiermit in Gemäßheit der internationalen Reblausconvention vom 3. November 1881:

1. daß der Inhalt dieser Sendung vollständig aus seiner eigenen Gartenanlage stammt, —

Anlage K.

Reblaus-Attest.

Behördliches Zeugniß.

Dem hiesigen Kunst- und Handelsgärtner

Herrn Robert Trautmann

wird hiermit in Gemäßheit der internationalen Reblausconvention vom 1. November 1881 und auf Grund der Erklärung des hier verpflichteten Sachverständigen amtlich bescheinigt:

1. daß dessen im hiesigen Orte gelegene Gärtnerei von jedem Weinstocke durch einen Zwischenraum von wenigstens 20 m beziehentlich ein gleichbedeutendes Wurzelhinderniß getrennt ist, —
2. daß die genannte Gärtnerei selbst keinen Weinstock enthält, —
3. daß auf derselben keine Niederlagen von Reben sich befinden, —

und 4. daß von der Reblaus befallene Weinstöcke sich nicht darauf befunden haben.

Zittau, Sa., den 5. Mai 1893.

Der Bürgermeister.

(L. S.)
Stempel der Behörde.

I. A.: Dr. Schiller, Ober-Stadtschreiber.
(Unterschrift der Polizeibehörde.)

Als Land der Bestimmung ist dasjenige Land anzugeben, nach dessen Gebiet die Versendung der Waare als schließlich dorthin bestimmt gerichtet ist; dabei bleiben die Länder, durch welche die Waare auf dem Transport, sei es auch mit Umladung oder Umspedition, durchgeführt werden soll, außer Betracht. In der Regel ist demnach als Land der Bestimmung das Land, in dessen Eigenhandel die Waare übergeht, zu deklariren. — Die Freibezirke Bremen und Brake, sowie die Freihafengebiete von Bremerhaven und Geestemünde und der Zollausschluß Cuxhaven dürfen als Bestimmungsländer überhaupt nicht angegeben werden, das Freihafengebiet von Hamburg nur dann, wenn die dahin ausgehenden Waaren daselbst verbraucht oder bearbeitet werden sollen, oder wenn zur Zeit der Ausfuhr in das Freihafengebiet eine Bestimmung über die Weiterversendung der Waaren noch nicht getroffen ist. — Allgemeine Bezeichnungen, wie Deutschland, Amerika, Nordamerika, Südamerika, Westindien, Ostindien sind unzulässig.

Diese Spalte wird von der Anmeldestelle ausgefüllt, insofern der Aussteller des Anmeldescheins dazu nicht im Stande sein sollte.

Anlage M.

Wildschein.

Anlage L.

Erklärung des Absenders.

Der Unterzeichnete, Absender der beigehenden Sendung ... lebender Pflanzen:
3 Colli *Körbe* Sign. *R. T.* Nr. *513. 715. 22.*

versichert hiermit in Gemäßheit der internationalen Reblausconvention vom 3. November 1881:

1. daß der Inhalt dieser Sendung vollständig aus seiner eigenen Gartenanlage stammt, —
2. daß der Empfänger Herr *Adolph Zücker* in *Grottau i. Böhmen* ist, —
3. daß der Sendung keine Reben beigepackt sind, —

und 4. daß die Sendung Pflanzen mit ~~ohne~~ Erdballen enthält. —

Zittau Sa., den *5. Mai* 18*93*.

Unterschrift des Absenders.

Robert Trautmann,
Kunst- und Handelsgärtner.

---

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von *mir* anerkannt ist.

Zittau, den *5* ten *Mai* 189*3*.

August Köhler, Tischlermeister.

*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf die ...ten, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage M.

Wildschein.

Kreis: *Görlitz.*

Gemeinde ~~(Guts-)~~ Bezirk: *Moys.*

Jagdbezirk: *Moys.*

Wildgattung: *1 Hirsch.*

Geschlecht: *männlich.*

Erlegt am: *13. September 1892.*

Jagdberechtigter: *Gutsbesitzer Weise aus Moys.*

Moys b. Görlitz, den *14* ten *September* 18*93*.

Beglaubigt
Dienstsiegel.

Schulz, Revierförster.
(Unterschrift.)

Gültigkeitsdauer bis zum *13. October 1893.*

verlängert am *12. October 1893* bis zum *13. November 1893*

durch *Naumann, Ortsvorstand.*

(Ortssiegel)

unverpackt

" *IV.* *Das Untergestell unverpackt, die eigentliche Maschine in Stroh und Leinewand verpackt.*

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von

anerkannt ist.

Zittau, den *5* ten *Mai* 189*3*.

August Köhler, Tisch

*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu besch[...] unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Firma der Eisenbahn-
Verwaltung.

Anlage N.

Erklärung.*)

Die Güter-Abfertigungsstelle der preußischen Staatsbahn zu *Zittau* hat auf *mein* Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach *Görlitz* von *mir* angenommen, nämlich:

AR. I. 1 Tisch (polirt).
„ II. III. 2 Stühle.
„ IV. 1 Nähmaschine.

Ich erkenne hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung:

AR. I. 1 Tisch polirt, gänzlich unverpackt.
„ II. III. 2 Stühle in Leinen eingenäht. Die Beine unverpackt.
„ IV. Das Untergestell unverpackt, die eigentliche Maschine in Stroh und Leinewand verpackt.

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von *mir* anerkannt ist.

Zittau, den *5* ten *Mai* 189*3*.

August Köhler, Tischlermeister.

*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Firma der Eisenbahn-Verwaltung.

Anlage O.

Allgemeine Erklärung.

Zu §§ 58 und 77 Abs. 12 der Verkehrs-Ordnung f. d. E.-D.

Die Güter-Expedition des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin zu *Zittau* übernimmt auf *mein* besonderes Ersuchen alle nachbezeichneten Güter, welche vom heutigen Tage ab laut Frachtbrief von mir ~~uns~~ zur Eisenbahn-Beförderung als Fracht- oder Eilgut aufgegeben werden, nämlich:

neue und gebrauchte Möbeln,

Wirthschaftsgeräthe (Umzugsgut).

Ich ~~Wir~~ erkenne hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt ~~in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung~~*):

oder in theilweiser Verpackung

sei es in Leinen oder in Stroh

aufgegeben sind, sofern in dem betreffenden Frachtbriefe auf diese Erklärung Bezug genommen ist, und unterwerfe mich in Bezug auf diese Sendungen ausdrücklich der Bestimmung in § 77 Absatz 1|2 der Verkehrs-Ordnung.

Zittau, den *5* ten *Mai* 189*3*.

Theodor Wuensch,
Königl. Preussischer Bahnspediteur.

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendungen ist entweder das Wort „unverpackt" oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen.

Anlage R.

Nachträgliche Anweisung.

Zittau, den *5. Mai* 189*3*.

Die Güter-Abfertigungsstelle der -Eisenbahn zu *Zittau* ersuche~~(n)~~ ich ~~(wir)~~, die mittelst Frachtbrief, d. d. *Zittau* den *1. Mai* 189*3*

Anlage Qu.

Ich *Karl Schuster* zeige der Güter-Abfertigungsstelle *Zittau* (Stationsname.) hiermit an, daß ich den *Spediteur Theodor Wuensch* zur Empfangnahme der für mich ankommenden Güter und der Benachrichtigung sowie zur Quittungsleistung bevollmächtigt habe.

Anlage P.

Ursprungs-Zeugniß.

Die unterzeichnete Zoll- und Steuer-Behörde bescheinigt auf Grund zuverlässiger Nachweisungen der

Firma *Oberlausitzer Jute-Spinnerei*

in *Ostritz*, daß die von dieser letzteren unter der Adresse *Deutis Frères*

nach *Zürich* versandten Waaren, nämlich:

Zeichen Nummer	Art der Verpackung	Tarifmäßige Waaren-Bezeichnung	Netto-Gewicht	Brutto-Gewicht
O. J. S. 1—30	*unverpackt*	*Garn eindrähtig gefärbt*	*430*	*430*

Erzeugnisse des Deutschen Reiches sind und der Versender zugleich Erzeuger der Waaren ist.

(L. Sig.)
Zoll-Receptur.
Stempel.

Zoll-Receptur.
Ostritz, den 5. Mai 1893.

(Unterschrift.) *Müller,*
Grenz-Aufseher.

Anlage R.

Nachträgliche Anweisung.

Zittau, den 5. Mai 1893.

Die Güter-Abfertigungsstelle der -Eisenbahn zu Zittau ersuche~~(n)~~ ich ~~(wir)~~, die mittelst Frachtbrief, d. d. Zittau den 1. Mai 1893

Anlage Qu.

Ich *Karl Schuster* zeige der Güter-Abfertigungsstelle *Zittau* (Stationsname.) hiermit an, daß ich den *Spediteur Theodor Wuensch* zur Empfangnahme der für mich ankommenden Güter und der Benachrichtigung sowie zur Quittungsleistung bevollmächtigt habe.

Zittau, den 6. Mai 1893.
Ort. Datum.

Karl Schuster, Färbereibesitzer, Kaiserstrasse 6.
Name. Stand. Wohnung.

Anlage B.

Nachträgliche Anweisung.

Zittau, den 5. Mai 1893.

Die Güter-Abfertigungsstelle der -Eisenbahn zu Zittau
[er]suche(n) ich ~~(wir)~~, die mittelst Frachtbrief, d. d. Zittau den 1. Mai 1893
[zur] Beförderung
an Herrn Karl Friedrich Richter
zu Königsberg i. O.-Pr.
[au]fgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilogramm
K. F. R.	1	Kiste	Schleifsteine	45 1/2
316				

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

~~1. an meine (unsere) Adresse dahier zurückzuliefern,~~

2. an Herrn Karl Fid. Richter in Granz Station Granz
der Königsberg Granzer Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)
Emil Stein.

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

